VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

1895.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS & SOHN, I. Wallfischgasse Nr. 10.

Tarif-Index für das III. Quartal 1895.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

Oesterreichisch-ungarische und bosnisch-herzegowinische Eisenbahnen. Nachträge VII und VIII zu dem allgemeinen Tarife, Theil I. 1. August. **81**, 1259.
— Bedingungen für die Zulassung heizbarer Güterwagen im öster.-ungar. Eisenbahnverkehr. **88**, 1367.
— Gemeinsamer Personentarif, Theil I. Gestattung der Aufnahme einiger Bestimmungen in den Entwurf desselben. **98**, 1504.
— Militärtarif. Einführung des Nachtrages IV. 1. September. **95**, 1459.
— Stempelpflichtigkeit der zweiten Ausfertigung des Notificationsschreibens, betreffend die Namhaftmachung eines Bezugsberechtigten durch den Adressaten einer Sendung. **113**, 1696.

B. Gemeinsame Bahnen.

Kaschau-Oderberger Bahn. Neue Tarife der Popradthalbahnen. 15. Juli. **77**, 1205.
— Eröffnung der Tátra-Lomnitzer Localbahn. 1. September. **107**, 1627.
Südbahn-Gesellschaft. Nachtrag II zum Kilometerzeiger und Nachtrag II zu den Stationstarifen für Eil- und Frachtgüter. 15. September. **89**, 1379.
— Uebersicht der Tarife. **98**, 1509.
— Einstellung des Frachtgutverkehres auf der Strecke Kufstein—Franzensfeste und Festsetzung eines Lieferfristzuschlages von 5 Tagen anlässlich der Manöver. **102**, 1559. **103**, 1568.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Leifers. 15. September. **103**, 1571.
— Eröffnung der Station Baden Frachtenbahnhof und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse in den Stationen Pfaffstätten und Baden. 15. September. **106**, 1613.
— Gebührenberechnung bei Sendungen nach und von der neuerrichteten Station Baden Frachtenbahnhof. **107**, 1627.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Eröffnung der Station Paltinoasa für Wagenladungen. 15. Juni. **78**, 1222.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Pöckau. 29. Juni. **78**, 1222.
— Ueberfuhrsgebühren der Verbindungsstrecke Suczawa—Burdujeni. 1. August. **79**, 1231.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Pilsen-Genossenschaftsbrauerei. 1. August. **80**, 1249. **82**, 1274.
— Geltendmachung von aussergerichtlichen Ansprüchen aus dem Frachtvertrage (Reclamationen) mit Ausnahme von Frachterstattungs-Ansprüchen. 1. Februar. **82**, 1273.
— Nachtrag IV zur Tarifübersicht. **82**, 1273.
— Einführung eines neuen Personen- und Gepäcktarifes. 1. September. **84**, 1311.
— Nachträge III zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2. 1. August. **84**, 1312.
— Aufhebung des Kilometerzeigers zur Gebührenberechnung für den Transport von Civilpersonen und Reisegepäck, sowie für Militärtransporte vom 1. Jänner 1892. 1. September. **85**, 1331.
— Giltigkeitsfrist der im Vorverkaufe bezogenen Zonen-Fahrkarten. **86**, 1343.
— Nachtrag IV zum Localgütertarif, Theil II, Heft 1. **89**, 1379.
— Nachtrag V zur Tarifübersicht. **92**, 1425.
— I. Nachtrag zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen für den Transport von Personen und Gepäck auf den nicht im Bereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen. 1. September. **92**, 1425.
— Schliessung der Personenhaltestelle Boryslaw-Wächterhaus Nr. 10a. 15. Juli. **92**, 1425.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Abänderung der Bezeichnung der Station Forbes in Forbes-Schweinitz. 1. October. **93**, 1435.
— I. Nachtrag zum Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den Bukowinaer Localbahnen. 1. September. **93**, 1435.
— Eröffnung der Haltestelle Neudorf-Kunersdorf für den Gepäcksverkehr. 1. September. **94**, 1447.
— Eröffnung der Haltestelle Tellnitz für den Gesammtverkehr. 1. September. **97**, 1493.
— Abänderung der Bezeichnung der Station Göpfritz - Gross-Sieghards. 16. August. **97**, 1493.
— Nachtrag V zum Localgütertarif, Heft 1. 1. September. **97**, 1493.
— Aufhebung der Tarifsätze für Personen und Gepäck auf der Localbahn Monfalcone-Cervignano. 30. September. **97**, 1493.
— Errichtung einer neuen Abfertigungsstelle für Kohlensendungen unter der Bezeichnung „Osseg II". 1. October. **97**, 1494.
— Einschränkung des Frachtgüterverkehres und Einführung eines Lieferfristzuschlages anlässlich der Herbstmanöver. **99**, 1521.
— Eröffnung der Haltestelle Trattenbach für den Gesammtverkehr. **99**, 1521.
— II. Nachtrag zum Personentarife auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen. **99**, 1521.
— Einschränkung des Güterverkehres und Einführung eines Lieferfristzuschlages anlässlich der Herbstmanöver. **102**, 1559.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Turn-Weisskirchlitz. 10. September. **103**, 1571.
— Nachtrag VI zur Tarifübersicht. 1. September. **105**, 1593.
— Aufhebung der Ueberfuhrsgebühren in Fürstenfeld. 31. October. **105**, 1593.
— Tour- und Retourkarten für die Strecke Pisek—Prag. 1. October. **106**, 1613.
— Betriebseröffnung der Localbahn Postelberg—Laun. 16. September. **109**, 1647.
— Eröffnung der Station Paltinoasa für Personen und Gepäck. 1. September. **109**, 1647.
— Stempelpflichtigkeit der Einverständniss-Bescheinigungen bei Geltendmachung von Frachterstattungs- und Refactie-Ansprüchen durch andere Personen als die Bezugsberechtigten. **110**, 1657.
— Regelung der Parteibeschwerden wegen unrichtiger Gebührenberechnung. **110**, 1657.
— Nachtrag VI zum Localgütertarif Theil II, Heft 1 und Nachtrag IV zu Theil II, Heft 2. 1. October. **110**, 1659.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Priel. 1. October. **112**, 1683.
— Abänderung der Bezeichnung der Station Wobratain in Wobratain-Černowitz. 1. October. **112**, 1683.
— Fahrbegünstigungen für die Staats- und Hofbediensteten auf Grund der amtlichen Legitimation. **108**, 1636.
Achenseebahn. Einstellung des Betriebes. 30. September. **113**, 1695.
Aussig-Teplitzer Bahn. Schleppbahngebühren für den neuen Kaiser Franz Josef-Stollen bei Wohontsch. **82**, 1275.
— Einführung einer Zuschlagsfrist anlässlich der Terrainsenkung in Brüx. **86**, 1343.
— Aenderung der Stationsbezeichnung Wohontsch. 15. August. **86**, 1343.
— Aufhebung des für den Hilfsroutenverkehr eingeführten Zuschlages zur gewöhnlichen Lieferfrist. 6. August. **93**, 1435.
— Stempelpflichtigkeit der Einverständniss-Bescheinigungen bie Geltendmachung von Frachterstattungs- und Refactieansprüchen durch andere Personen als die Bezugsberechtigten. **114**, 1705.
Bozen-Meraner Bahn. Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit und Erhöhung des Lagergeldes in der Station Meran. **113**, 1695.
Buschtěhrader Bahn. Reexpeditionszulassung von Raffinadezucker in Saaz (B.E.B.). 1. August. **85**, 1132.

D. Ungarische Bahnen.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Tarif-Index für das IV. Quartal 1895.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Gemeinsame Bahnen.

B. Oesterreichische Bahnen.

Oesterr. Nordwestbahn. Fahrpreise von und nach der Haltestelle Karolinenthal. 15. October. **117**, 1754.
— Eröffnung der Haltestelle Karolinenthal. 15. October. **121**, 1824, 1827.
— Einführung von Arbeiter-Wochenkarten. 1. November. **124**, 1901.
— Nachtrag III A zum Localgütertarife. 1. Jänner. **135**, 2138.
— Einrichtung einer Rollfuhrunternehmung in Prag. **139**, 2230.
— Schlafwagenverkehr Wien—Berlin. **148**, 2487. **150**, 2543.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Aufhebung eines Anhanges. 31. December. **134**, 2109.
— Gebührenberechnung rücksichtlich der Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien für solche Güter, die in Wien St.E.G. zur Abgabe gelangen und mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden. 1. Jänner. **142**, 2324.
— Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Holz des Specialtarifes 2, Holz der Classe C und Brennholz. 1. Jänner. **145**, 2391.
— Neuer temporärer Anhang zu den Localgütertarifen, Theil II, Heft 1 und 2. 1. Jänner. **145**, 2391.
Steyrthalbahn. Neuer temporärer Anhang zum Tarife, Theil II. 1. Jänner. **151**, 2588.

C. Ungarische Bahnen.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. Einrichtung der Station Borovó für Wagenladungsgüter. 25. September. **119**, 1788.
— Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Pflaumen etc. serbischer Herkunft. 15. November. **119**, 1788.
— Bedingungen für die Zulassung heizbarer Güterwagen. **129**, 1989.
— Neuer Personentarif im directen Verkehre mit Anschlussbahnen. 1. Februar. **151**, 2588.

D. Auswärtige Bahnen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. Nachtrag II. 15. November. **134**, 2109. **136**, 2159.
Kgl. Preussische Staatsbahnen, kgl. Direction Kattowitz. Kilometerzeiger für den Verkehr der Nebenbahn Ratibor—Troppau. 20. November. **129**, 1994.
Kgl. Sächsische Staatsbahnen. Neuer Kilometerzeiger. 1. October. **115**, 1718.
— Nachtrag VI zum Gütertarife, Theil II. 1. October. **117**, 1755.
— Frachtsätze für die Station Dresden König Albert-Hafen. 1. November. **127**, 1962.
— Nachtrag VII zum Gütertarife, Theil II. 1. November. **128**, 1979.
— Nachtrag VIII zum Binnen-Gütertarife, Theil II. 1. Jänner. **151**, 2588.
Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Einbeziehung der Station Troppau (E.-B.-D. Kattowitz). 1. November, 20. November. **129**, 1995. **132**, 2062.

E. Dampfschiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Erhöhung der Wartegebühren. 1. October. **115**, 1717.
— Schlusstermine pro 1895 für die Güteraufnahme (exclusive Schleppladungen). **123**, 1879.
— Theilweise Wiedereröffnung der Güteraufnahme. **134**, 2109.
— Einstellung der Güteraufnahme von Regensburg zu Thal. 25. November. **137**, 2189.
— Einstellung der Güteraufnahme. 4. December. **141**, 2287.
— Einstellung der Güterschiffahrt auf der Save. 12. December. **144**, 2370.
— Einstellung des Güterverkehres zwischen Wien und Budapest loco. 17. December. **147**, 2461.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Südbahn-Gesellschaft, Bozen-Meraner Bahn, Localbahn Mori-Arco-Riva, Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Achenseebahn. I. Nachtrag zum directen Personentarife. 1. December. **122**, 1866.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Ermässigte Fahrkarten Wien Nordbahnhof und Prag, bezw. Bodenbach über Brünn für Hof- und Staatsbedienstete. 1. November. **122**, 1867. **140**, 2260.
— Directe Fahrkarten III. Classe Moravičan—Prossnitz—Prerau und Wien. 15. November. **129**, 1994.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Böhm. Nordbahn, Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Directer Fahrkarten. 1. November. **123**, 1881.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Eisenbahn Wien-Aspang, Südbahn-Gesellschaft, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. Neuer Tarif für den directen Personenverkehr. 1. December. **125**, 1921.
— Erstreckung des Einführungstermines auf 1. Jänner. **140**, 2259.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung neuer directer Fahrpreise. 1. November. **125**, 1921. **135**, 2137.
— Neue directe Fahrpreise im Verkehre mit Olmütz. 1. December. **137**, 2189.
— Druckfehler-Berichtigung. **139**. 2229.
— Neue directe Fahrpreise. 15. Jänner. **151**, 2588.
Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Druckfehler-Berichtigung. **145**, 2390.
Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Bozen-Meraner Bahn einerseits und der Localbahn Mori-Arco-Riva, dann der Gardasee-Dampfschifffahrt andererseits. Abänderung des Einführungstermines des neuen Tarifes. **127**, 1962.
Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Böhm. Nordbahn. Fahrkarten III. Classe Nestersitz - Pömmerle—Warnsdorf via Bodenbach. 15. November. **128**, 1979.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Oesterr. Nordwestbahn. Directe Fahrkarten Liboch—Dux, —Brüx und —Komotau. 15. November. **128**, 1979.
Böhm. Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn. Einführung directer Fahrkarten. 15. November. **130**, 2017.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag I zum directen Personentarif. 1. December. **134**, 2108.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Bahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Neuer Tarif für den directen Personenverkehr. 1. Jänner. **135**, 2136.
Directer Personenverkehr zwischen Prerau einerseits und Pozsony, sowie Budapest über Marchegg andererseits. Directe Fahrkarten. 25. November. **135**, 2137.
Oesterr. Nordwestbahn, Südnordd. Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft. Einführung directer Fahrkarten. 1. December. **135**, 2138.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Nachtrag I zum directen Personentarife. 15. Jänner. **140**, 2259.
Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn einerseits und Stationen der Buschtěhrader Bahn andererseits über Bodenbach, Aussig, Komotau. Neuer Tarif. 15. Jänner. **140**, 2259.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Südbahn-Gesellschaft. Ergänzung des II. Nachtrages zum Personentarife für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien (Theil II). **145**, 2389.
— Neue, bezw. geänderte Fahrpreise. 1. Jänner. **147**, 2461.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Salzkammergut-Localbahn, Wolfgangsee - Dampfschiffahrt etc. Druckfehler-Berichtigung im Tarife für den directen Personenverkehr. **151**, 2587.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Aussig-Teplitzer Bahn, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Umexpeditionstarif für die Station Aussig. 1. November. **119**, 1788.
Böhm. Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Neuer directer Gütertarif. 1. Jänner. **134**, 2107.
Böhm. Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn. Tarif für die Beförderung von Frachtgütern zwischen den beiderseitigen Bahnhöfen in Tetschen. 1. Jänner. **144**, 2369.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Südbahn-Gesellschaft. Frachtberechnung für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen östlich von Wörgl gelegenen Stationen der k. k. Staatsbahnen einerseits und Innsbruck, sowie den nördlich und südlich hievon gelegenen Stationen der Südbahn andererseits. **122**, 1867.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

c) Mit der Schweiz und Italien.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 76. **Wien, 2. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die von einem Interessenten protokollarisch abgegebene Erklärung, eine von ihm für seine Privatzwecke hergestellte Brücke im Bauzustande zu erhalten, kann für sich allein noch nicht als Nachweis eines besonderen Verpflichtungstitels angesehen werden, diese Brücke für alle Zukunft und zu anderen Zwecken, insbesondere für Zwecke der öffentlichen Communication zu erhalten.

Mit der Entscheidung vom 2. Juli 1892, Z. 11.674, hatte der mährische Landesausschuss die Besitzerin der Herrschaft Grussbach auf Grund besonderen Rechtstitels zur Erhaltung der sogenannten Trabingbrücke über die Thaya, Gemeinde Grafendorf, verpflichtet. — Der Verpflichtungstitel wurde aus einer Erklärung des Vertreters der Herrschaft Grussbach in dem aus Anlass der Thayaregulirung in der Zeit vom 28. Mai bis 6. Juni 1828 aufgenommenen Commissions-Protokolle abgeleitet.

Nachdem nämlich laut des Gutachtens der Commission im Protokolle vom 3. Juni 1828 die Commission zu der Ueberzeugung kam, dass von den früher über den Durchstich projectirten vier Brücken eine Brücke in Ersparung gebracht werden könnte, wenn die auf dem Gute Mailberger Territorium beantragte Brücke auf einen Punkt in den benachbarten Grussbacher Wald übersetzt würde, wonach für das Dominium Mailberg der Vortheil erwachsen würde, dass dann die Herrschaft Grussbach die Erhaltungskosten dieser Brücke mitzutragen hätte, äusserten sich die Vertreter der beiden Herrschaften dahin: „Sie seien bereit, diese Ausmittlung zu einiger Minderung des Regulirungskostenaufwandes sich gefallen zu lassen und die Erhaltungskosten dieser Brücke zu gleichen Theilen für die Zukunft zu übernehmen, woraus sich übrigens die unmittelbare Folge ergibt, dass die Herrschaft Grussbacher Obrigkeit ausser dieser Brücke nur die zwei Brücken, welche über den Höfleiner Damm in der Nähe der Johannisbrücke und gegenüber dem Trabingerhofe werden errichtet werden, im Baustande zu erhalten haben wird.“

Der Landesausschuss nahm umsoweniger Anlass, den Rechtsbestand dieses Titels in Zweifel zu ziehen, als die Gutsinhabung selbst anerkannt hat, die Brücke im Jahre 1858 auf eigene Kosten wieder hergestellt und für die Benützung derselben eine Abgabe eingehoben zu haben.

Der hierüber angerufene Verwaltungs-Gerichtshof hob die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, mit folgender Begründung auf:

Vor Allem muss hervorgehoben werden, dass jene Erklärung, auf welche sich die angefochtene Entscheidung stützt, nicht zu dem Zwecke abgegeben wurde, um rücksichtlich der Trabingbrücke bindende Verpflichtungen einzugehen, sondern dass es sich hiebei vielmehr nur um die neu projectirte Brücke gehandelt hat, deren künftige Erhaltung von den beiden Herrschaften Mailberg und Grussbach zu gleichen Theilen übernommen wurde. — Insoferne aber in dieser Erklärung als unmittelbar sich ergebende Folge derselben bezeichnet wird, dass die Herrschaft Grussbacher Obrigkeit ausser dieser eben genannten Brücke nur die zwei anderen früher erwähnten Brücken zu erhalten haben würde, so kann hierin lediglich nur der Ausdruck der Anschauung der Herrschaft Grussbach darüber, in welcher Weise die anderen zwei Brücken thatsächlich zu erhalten sein werden, gefunden werden, es kann aber in dieser Erklärung für sich allein noch nicht ein Verpflichtungstitel zur Erhaltung der Brücke gelegen sein, vielmehr muss dieselbe im Zusammenhange mit den übrigen Bestimmungen des Commissionsprotokolles in Betracht gezogen werden. In dieser Richtung kommt eine weitere Erklärung der Herrschaft Grussbach in Betracht, welche lautet: „Entgegen erachte diese Obrigkeit, die gerechte Forderung stellen zu dürfen, dass die Brücken, die in Folge der Zertheilung ihres Besitzthumes wegen der Communication und der möglichen Benützung des jenseits des Durchstiches zu liegen kommenden Terrains nothwendig erbaut werden müssen, zum Gegenstande des allgemeinen Kostenaufwandes gemacht werden.“ . . . „Auch reservirt sich die Obrigkeit den Anspruch, dass, wenn etwa ausser den zu dem ge-

dachten Zwecke zu errichtenden und näher bezeichneten drei Brücken noch eine vierte Brücke unumgänglich nothwendig werden sollte, die Herstellungskosten dieser Brücke nicht etwa ihr zugemuthet werden."

Werden nun diese beiden Erklärungen in ihrem Zusammenhange in Erwägung gezogen, so ergibt sich, dass die Herrschaft Grussbach wegen der Zertheilung ihres Besitzthumes die fraglichen drei Brücken, darunter die Trabingbrücke, für erforderlich hielt, dass diese letztere Brücke auf Kosten des Regulirungsfondes hergestellt wurde, endlich dass — nachdem der letztere Fond für die Erhaltung nicht weiter aufgekommen — selbstverständlich die Herrschaft Grussbach die Trabingbrücke weiter zu erhalten übernommen hat. Hiemit wurde jedoch nur anerkannt, dass nicht der allgemeine Thaya-Regulirungsfond die Brücken künftighin für die Herrschaft zu erhalten hat, es wurde jedoch keineswegs Seitens der Herrschaft die Verpflichtung übernommen, für alle Zukunft zu anderen als ihren Zwecken, insbesondere für Zwecke der öffentlichen Communication die fraglichen Brücken zu erhalten.

Weiterhin ist zu erwägen, dass durch die nachgefolgten Verwaltungsacte der berufenen Behörden anerkannt wurde, dass keine öffentlichen Interessen für die Wiederherstellung dieser Brücke sprechen, dass die Herrschaft Grussbach zu deren Wiederherstellung nicht verhalten werden könne, und dies vielmehr den Interessenten vorbehalten bleibe (Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Nikolsburg vom 20. October 1854, Z. 8141), und dass laut Bescheid des Kreisamtes Znaim vom 12. December 1858, Z. 6618, die nachträgliche Bewilligung zu dem von der Gutsinhabung Grussbach für ihre Privatzwecke unternommenen Bau dieser Brücke mit dem ertheilt wurde, dass die Benützung dieser Privatbrücke durch andere Parteien, zumal dieselbe an keinem öffentlichen Wege gelegen sei, von der Bewilligung der Gutsinhabung Grussbach abhängig bleibe.

Wenn nun auch durch die in neuerer Zeit (1890) gefällten, in Rechtskraft erwachsenen Entscheidungen der politischen Behörden die Oeffentlichkeit und Nothwendigkeit der im Zuge der bezeichneten Wegparcellen gelegenen Trabingbrücke anerkannt wurde, so kann diesen Entscheidungen, deren Ueberprüfung dem Verwaltungs-Gerichtshofe dermalen nicht mehr zukommt, welche daher gemäss § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, dem Thatbestande, wie er mit der angefochtenen Entscheidung angenommen wurde, zu Grunde zu legen sind, nur die Bedeutung zukommen, dass auch über die fragliche Brücke der allgemeine, d. h. Jedermann zugängliche Verkehr ungehindert stattzufinden habe, keineswegs kann jedoch hieraus gefolgert werden, dass die Brücke, welche von der Gutsinhabung anerkanntermassen im Jahre 1858 für ihre Zwecke hergestellt worden ist, von derselben nunmehr des öffentlichen Interesses wegen erhalten werde.

(Erkenntniss vom 10. Jänner 1894, Z. 144; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 22.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 65. Sitzung des Herrenhauses vom 28. Juni ist Gegenstand der Tagesordnung die zweite Lesung der Gesetzentwürfe, betreffend erstens die Aufnahme eines Landesanlehens Seitens der Verwaltung von Bosnien und der Herzegowina im Nominalbetrage von 24 Millionen Kronen, und zweitens die Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod-Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod an Bosnien und die Herzegowina.

Freiherr von Czedik erstattet den Bericht.

In der Generaldebatte nimmt Dumba das Wort, um an den Herrn Leiter des Handelsministeriums die Bitte zu richten, sein Augenmerk einer Eisenbahnverbindung der occupirten Länder über Dalmatien mit dem Seehafen von Spalato zuzuwenden.

Leiter des Handelsministeriums Dr. Ritter von Wittek:

Es gereicht mir zur ganz besonderen Befriedigung, zum Ausdrucke bringen zu dürfen, dass das Handelsministerium sich mit den Anschauungen, die der sehr geehrte Herr Vorredner bezüglich der Wichtigkeit des Zustandekommens einer Bahnlinie von Spalato an das bosnisch-herzegowinische Bahnnetz vertreten hat, in vollem Einklange befindet. Das Handelsministerium würdigt die doppelte Bedeutung einer derartigen Bahnverbindung einerseits als Eröffnung eines Zuganges für das Occupationsgebiet zu einem handelsthätigen und entwicklungsfähigen grösseren Hafenplatze, wie dies Spalato in hohem Masse ist, andererseits aber auch vom Standpunkte der Interessen Dalmatiens, indem der hinzukommende Verkehr nur dazu dienen kann, das Aufblühen dieses commerciell vielleicht wichtigsten Punktes von Dalmatien zu fördern. Es kommt noch vom Standpunkte der allgemeinen Verkehrsinteressen des Reiches ein weiteres Moment hinzu. Wird diese Bahnverbindung gebaut, so ist es ermöglicht, Dalmatien auf dem Landwege mittelst der Bosna-Bahn zu erreichen über die neu hinzutretende Linie von Janjici über Bugojno und Arzano, und es hört dann Dalmatien auf, bezüglich des Verkehres in der bisherigen Stellung eines überseeischen Landes zu sein, mit dem es zu gewissen Jahreszeiten ausserordentlich schwierig ist, den Verkehr aufrechtzuerhalten.

In Würdigung der Bedeutung dieser Bahnlinie hat, wie dem hohen Hause aus wiederholten Mittheilungen meiner Herren Amtsvorgänger bekannt ist, das Handelsministerium technische Studien schon vor mehreren Jahren angeordnet, und es wurde die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen damit betraut, eine allgemeine Vermessung der möglichen Eisenbahntrassen zwischen Spalato und der Grenze des Occupationsgebietes durchzuführen und auf dieser Grundlage ein Vorproject aufzustellen. Die General-Inspection ist dieser Aufgabe in umfassender Weise nachgekommen, indem sie fünf verschiedene Trassen aufgestellt, im Allgemeinen vermessen und die technisch massgebenden Verhältnisse ermittelt hat, und wurde sodann im Einvernehmen mit der Statthalterei von diesen fünf Trassen diejenige ausgewählt, welche nicht nur vom Standpunkte des allgemeinen Verkehres, sondern auch mit Rücksicht auf die speciellen Verhältnisse des Landes als die zweckmässigste erschien und die namentlich den Zweck verfolgt, ein reiches und culturfähiges Gebiet im Innern Dalmatiens in möglichster Ausdehnung in den Eisenbahnverkehr einzubeziehen.

Es ist dies das Gebiet von Uljane, wo die alte Römerstrasse ungefähr den Lauf der Linie angibt, in welcher die Bahn zu führen sein wird. Nach Fertigstellung des Vorprojectes, welches mit Schichtenaufnahmen ausgestattet ist, wurde zwischen den betheiligten Ministerien in Verhandlung getreten, und diese Verhandlungen sind gegenwärtig noch im Zuge. Sie werden auch mit dem gemeinsamen Ministerium in Angelegenheiten Bosniens und der Herzegowina stattzufinden haben und sind so weit vorgeschritten, dass ich die Hoffnung aussprechen darf, dass es gelingen werde, jene Massregel, welche die Bevölkerung des berührten Landestheiles nach den mir gewordenen Informationen sehnsüchtig erwartet, nämlich die Vornahme der Trassenrevision womöglich noch im Laufe dieses Jahres anordnen zu können.

Hierauf wird in die Specialberathung der Vorlagen eingegangen und werden dieselben ohne weitere Debatte in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

In der 399. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Juni haben die Abgeordneten Dr. Peez und Genossen folgende Interpellation an die Regierung gerichtet:

„In Erwägung, dass die Schiffahrt der Gegenwart wesentlich auf dem eisernen Seedampfer beruht, dass daher leistungsfähige Werkstätten zum Bau eiserner Dampfer für Zwecke des Friedens wie des Krieges einen ebenso nothwendigen Theil der Staatsrüstung und Staatsmacht bilden als Locomotivfabriken und Waffenfabriken;

in Erwägung, dass ein blühender Schiffsbau sowohl die heimische Eisen-, Stahl- und Maschinenindustrie und zahlreiche andere Gross- und Kleingewerbe lohnend beschäftigen, als auch

für unsere, oft so schwer um ihr Dasein ringende Küstenbevölkerung eine natürliche Quelle des Wohlstandes sein sollte;

in Erwägung, dass für den Schiffsbau der Küste gute Vorbedingungen vorhanden sind, indem es an der Hauptsache, nämlich an ausgezeichneten Schiffsbaumeistern und Ingenieuren, sowie tüchtigen Werkleuten nicht fehlt, wie es erst unlängst wieder der Stapellauf des Lloydschiffes „Habsburg" und insbesondere des Kreuzers der k. und k. Marine „Monarch" bewiesen haben, welch letzterer von Seiner Majestät dem Kaiser ausdrücklich „als ein vollgelungenes Erzeugniss ausschliesslich inländischer Arbeit" gerühmt wurde;

in Erwägung, dass das ausgezeichnete inländische Material, wie nach der Seeschlacht von Lissa anerkannt wurde, für den Werth der Schiffe schwer in die Wagschale fällt und dadurch den zur Zeit noch etwas theueren Preis theilweise ausgleicht, diese Preisdifferenz aber wahrscheinlich heute schon eine minimale sein würde, wenn man frühzeitig die Bestellungen mehr in das Inland gelegt hätte, da sich notorisch in allen Ländern der Schiffsbau hauptsächlich an den Bestellungen der Marine und der vom Staate begünstigten Schiffahrtsgesellschaften emporgerankt hat;

in weiterer Erwägung, dass der Allgemeine Zolltarif von 1887 laut Classe 41, Tarifpost 295, für eiserne Seedampfer einen Zoll von 5 fl. per Tonne Tragfähigkeit, sowie laut Classe 40, Tarifnummer 287, für Schiffs-Dampfmaschinen und laut Tarifpost 265 für Kessel Zölle von 5 fl. Gold per Metercentner, bezw. von 7 fl. Gold vorschreibt, während thatsächlich im Ausland angekaufte Seedampfer bei uns zollfrei eingehen — eine Durchbrechung des allgemein geltenden Gesetzes, welche im Zolltarife nirgends erwähnt ist und angeblich nur aus der Zoll- und Staatsmonopolsordnung von 1835 fliessen soll, worin im Artikel I das Seeufer als Zollgrenze bezeichnet wird, woraus dann gefolgert wird, dass unsere Schiffe für immer exterritorial bleiben müssten, während doch andere Völker, und zwar gerade die altseefahrenden, ihre Schiffe — zum grossen Vortheile des Patriotismus — mit Stolz als Fortsetzung und Theil des heimischen Bodens betrachten und auffassen werden;

in fernerer Erwägung, dass das Gesetz vom 30. März 1873, welches einheimischen Werften die zollfreie Einfuhr von Materialien des Schiffsbaues gestattet, veraltet ist, weil es auf die inzwischen stattgehabten grossen Fortschritte der einheimischen Industrie keine Rücksicht nimmt;

in schliesslicher Erwägung, dass in jüngster Zeit ganz im Auslande gebaute und ausgerüstete Seedampfer in den österreichischen Verkehr eingestellt werden und vom österreichischen Staate Betriebszuschüsse, Reisezuschüsse und Steuerfreiheit beanspruchen — Schiffe, die thatsächlich Ausländern gehören und nur durch einen Strohmann dem Gesetze Genüge thun; dass gleichzeitig eine vom österreichischen Staate mit bedeutenden Subventionen und unverzinslichen Darlehen unterstützte Gesellschaft des Inlandes wiederum drei Dampfer im Werthe von drei Millionen aus dem Auslande bezogen hat und, dem Vernehmen nach, zwei weitere Dampfer im Auslande anzukaufen gedenkt, richten die Unterzeichneten die Anfrage an die hohe Regierung:

„„Sind der hohen Regierung diese gesetzlichen Widersprüche und thatsächlichen Uebelstände bekannt, und in welcher Weise gedenkt sie dieselben im Interesse von Gewerbe, Industrie und Landwirthschaft, im Interesse der Küstenbevölkerung, sowie im Interesse der Staatscasse und Handelsbilanz abzustellen?""

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Errichtung von Vorbauten bei mehreren Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 169 der Strecke Neusattl—Falkenau, Nr. 269 der Strecke Domina-Schönlind—Krima-Neudorf und Nr. 295 der Strecke Pressnitz-Reischdorf—Kupferberg wurden Vorbauten hergestellt. [15. Mai, Z. 23.239.

— (Linie Prag—Eger: Bauliche Herstellung in Kladno.) In der Station Kladno wurde ein Nebengebäude errichtet. 29. Mai, Z. 31.288.

— Bauliche Herstellungen in km 1·4195.) Das Project für die Verlängerung des Durchlasses in km 1·4195 der Strecke Prag (Bubna)—Prag (Sandthor) und für die Legung einer Rohrleitung durch dieses Object wurde genehmigt. [6. Juni, Z. 27.485.]

— (Herstellung eines Ablenkgeleises.) Im Zufahrtsgeleise zur Rangirstation Falkenau bei km 208·7/8 wurde ein Ablenkgeleise hergestellt. [15. Mai, Z. 23.531.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bauherstellung.) Das von der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte Project für einen Passagierabort in der Station Rosenthal wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 29.434.]

Localbahn Cilli-Wöllan. (Bauherstellung.) Das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für ein Flugdach auf der Rampe der Station Sachsenfeld der Localbahn Cilli-Wöllan wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Graz mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im h. ä. Namen zu ertheilen. [17. Juni, H.-M.-Z. 34.963.]

Schiffahrt.

Galizien. (Uniformirung der Stromaufseher.) Die galizische Statthalterei hat auf Grund der vom k. k. Ministerium des Innern unterm 19. März 1894, Z. 6934, erhaltenen Ermächtigung mit Verordnung vom 20. December 1894, Z. 103.185, L.-G.-Bl. Nr. 11 ex 1895, eine Uniformirungsvorschrift für die k. k. Stromaufseher erlassen. Nach dieser Verordnung ist jeder active Stromaufseher verpflichtet, die vorschriftsmässige Uniform bei feierlichen Anlässen, bei dienstlichen Vorstellungen, bei Stromschaufahrten und im ausübenden Dienste überhaupt zu tragen. Ausser Dienst ist der active Stromaufseher berechtigt, die Uniform zu tragen. Stromaufsehern im Ruhestande steht das Recht zu, die Uniform bei feierlichen Anlässen zu tragen. Die politischen Bezirksbehörden, denen die Stromaufseher dienstlich unterstehen, sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Stromaufseher die vorschriftsmässige Uniform stets in einem dem Amtsansehen entsprechenden guten Zustande besitzen und dieselbe bei allen vorgeschriebenen Anlässen tragen. Der Uniformrock ist aus dunkelblauem Tuche mit umgelegtem Kragen und Aufschlägen aus gleichem Tuche und hat zwei Brusttheile mit je einer Reihe von sechs gleichweit von einander entfernten messingenen Knöpfen, auf welchen ein Anker mit der Krone geprägt ist. Je drei solcher Knöpfe befinden sich ferner am rückwärtigen Theile der beiden Rockschösse, je zwei kleinere messingene Knöpfe an den Aufschlägen der Aermel längs der rückwärtigen Nath nächst dem Handgelenke, je ein vergoldeter Anker aus gepresstem Metalle von 3·5 cm Länge an den beiden vorderen Kragenecken. Die Weste ist aus demselben dunkelblauen Tuche und mit sechs am vorderen Rande des rechtsseitigen Brusttheiles angebrachten kleinen messingenen Ankerknöpfen versehen. Auch die Beinkleider, der Mantel und die Kappe sind aus dunkelblauem Tuche. Letztere hat Schnitt und Form der Marineofficierskappen, am unteren Rande eine schwarz und gelb geflochtene Seiden- oder Wollschnur, vorne oberhalb des wagrechten Schirmes ein Adlerröschen sammt Schlinge und einen 2·8 cm langen vergoldeten Anker ohne Knopf. Der Uniformmantel ist mit zwei Reihen grosser messingener Ankerknöpfe mit Krone zu je sechs Stück versehen, der umgeschlagene Theil des Kragens vom Mantel auf der Aussenseite am vorderen Rande mit je einem Paroli von dunkelblauem Sammte und mit einem kleinen messingenen Ankerknopfe versehen. Rückseits ist in der Hüftenhöhe eine Spange mit zwei grossen Ankerknöpfen. Im Sommer können Waschbeinkleider aus Rohleinwand und waschbare Westen aus demselben Stoffe mit den vorgeschriebenen Ankerknöpfen getragen werden. Als Uniformcravaten werden schwarze Binden in Maschenform getragen. Die Handschuhe sind von weissem Waschleder. Bei dienstlichen Verrichtungen dürfen auch Uniformblousen von dem mit Ministerial-Verordnung vom 25. Juli 1891, R.-G.-Bl. Nr. 113, für die Beamten der politischen Verwaltung vorgeschriebenen Schnitte getragen werden. Dieselben sind aus dunkelblauem Tuche mit Parolis von dunkelblauem Sammte nebst darauf befestigten vergoldeten Ankern aus gepresstem Metalle und messingenen Knöpfen mit Anker und Krone.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Geschäftsbericht und Bilanz 1894; Generalversammlung 1895.) Der Rechnungsabschluss der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für das abgelaufene Jahr weist abermals einen erheblichen Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben auf und ermöglichte es, nicht nur die Verlustvorträge aus früheren Perioden gänzlich zu tilgen, sondern auch den Actionären — zum ersten Male seit dem Jahre 1889 — wieder eine, wenn auch mässige Dividende zu bieten und mit der Rückzahlung der von der Staatsverwaltung gewährten unverzinslichen Vorschüsse zu beginnen.

Der Schiffahrtsbetrieb konnte zeitlich eröffnet und mit im Allgemeinen nicht ungünstigen Wasserständen lange in den Spätherbst hinein aufrecht erhalten werden. Wenn trotzdem die gehegten Erwartungen sich nur theilweise erfüllten, ist dies der schwächeren Ernte in Ungarn und den unteren Donauländern, den niederen Frachtraten und der verschärften Concurrenz zuzuschreiben, demzufolge auch die Remorquirung fremder Schiffe beträchtlich hinter jener des Jahres 1893 zurückblieb. Der Stückgüterverkehr bewegte sich in normalen Grenzen, und die Ergebnisse des Personendienstes waren verhältnissmässig nicht unbefriedigend, da sowohl in der Frequenz wie in den Einnahmen die bereits 1893 wahrnehmbare steigende Tendenz anhielt. Speciell auf der oberösterreichische Donaustrecke war die Gesellschaft bemüht, durch Vermehrung der Frühjahrs- und Herbstfahrten den Bedürfnissen der Ufergemeinden möglichst Rechnung zu tragen. Die Betriebsrechnung des Schiffahrtsdienstes weist an Transporteinnahmen fl. 10,333.395·65 (— fl. 918.088·39), an sonstigen Einnahmen fl. 707.330·63 (+ 52.916·09) auf, denen an Ausgaben fl. 8,273.614·64 (— fl. 349.472·90) gegenüberstehen. Es ergibt sich sonach ein Ueberschuss von fl. 2,767.111·64 (— fl. 515.699·40) und nach Abzug der Werthabschreibungen mit fl. 1,516.245·85 kr., sowie der dem Schiffahrtsdienste anzulastenden Beiträge der Gesellschaft zum Pensionsfonde ihrer Angestellten per fl. 432.319·63 ein Reinertrag von fl. 818.546·16. Von den Transporteinnahmen entfallen auf Personen, Cabinen und Gepäck fl. 1,769.728·35, auf Eilgüter fl. 128.498·35, auf Frachten fl. 7,167.939·16, auf die Remorquirung von Privatschiffen fl. 345.336·16, auf die Vermiethung von Dampfern und Schleppen fl. 56.386·45, auf Geld- und Briefbeförderung fl. 7963·11, auf Ladegebühren fl. 621.995·24, auf Wartegelder fl. 6690·76, auf Lagerzins fl. 56.689·57, auf Waaggeld fl. 10.677 84, auf Nachnahmeprovisionen fl. 21.892·79, auf sonstige Nebengebühren fl. 139.597·87. Von den Auslagen entfallen auf die allgemeine Verwaltung fl. 521.877·63, auf den Schiffsdienst fl. 6,082.580·96, auf den Stationsdienst fl. 1,118.240·41, auf Steuern und Gebühren fl. 435.657·59, auf den ärztlichen Dienst fl. 35.399·95, auf Unterstützungen und Abfertigungen fl. 31.503·33, auf besondere Ausgaben und Verluste fl. 48.354·77.

Die gesellschaftliche Eisenbahn Mohács-Fünfkirchen weist eine Steigerung der Einnahmen und des Erträgnisses auf, was in erster Linie dem gesteigerten Kohlenverkehre zuzuschreiben ist, der allein ein Mehr von fl. 63.422·46 ergab. Auch in Stückgütern, Wein und Steinen wurden grössere Mengen verfrachtet und dadurch der Ausfall im Getreide- und Holzverkehre mehr als wettgemacht. Die Gesammteinnahmen der Bahn betrugen fl. 776.317·32 (+ fl. 84.860·77), wovon auf den Personen-, Eilgut- und Gepäcksverkehr fl. 27.405·34, auf den Frachtverkehr ohne Kohlen fl. 72.811·68, auf Kohlenbriquetts- und Coakssendungen fl. 489.112·42, auf sonstige Eingänge fl. 186.987·88 entfallen. Die Ausgaben erfuhren blos eine Steigerung um fl. 23.736·98 und betrugen insgesammt fl. 431.930·82; das Reinerträgniss beziffert sich mit fl. 344.386·50 (+ fl. 61.123·79).

Auch der Bergwerksbetrieb weist günstigere Ergebnisse als im Jahre 1893 auf. Die Einnahmen desselben belaufen sich auf fl. 1,087.338·11, die Ausgaben auf fl. 513.524·50, der Reinertrag sonach auf fl. 573.813·61 (+ fl. 71.983·18). Die Besserung ist in erster Linie der Verminderung der Gestehungskosten zuzuschreiben. Auch der Vervollkommnung der Qualität der Kohle wurde vermehrte Aufmerksamkeit zugewendet.

Im Uebrigen weist das General-Gewinn- und Verlustconto bei den Contocorrentzinsen eine abermalige Steigerung, und zwar um fl. 62.413·59, bei den Anlehenszinsen eine Abnahme um fl. 3378·60, beim Transport-Garantiepönale für die Fünfkirchen-Barcser Bahn eine Abnahme um fl. 52.635·38 auf. Die Beiträge für den Pensionsfond der gesellschaftlichen Angestellten erreichten die Höhe von fl. 469.770·24 (+ fl. 1115·26), wurden jedoch nicht, sowie in den Vorjahren, cumulirt in das General-Gewinn- und Verlustconto eingestellt, sondern den einzelnen Betrieben mit den auf dieselben entfallenden Quoten angelastet. Von dem sich insgesammt ergebenden Reingewinne per fl. 1,476.747·72 (— fl. 192.613·31) wurde zunächst der Verlustsaldo des Vorjahres per fl. 568.166·58 in Abzug gebracht und sodann weitere fl. 100.000 der auf Grund der Generalversammlungsbeschlüsse vom 25. Mai 1889 und 17. Mai 1890 gebildeten Specialreserve zugewendet, welche sich dadurch auf fl. 200.000 erhöht. Von dem verbleibenden Restbetrage per fl. 808,581·14 waren fl. 121.287·16 = 15 pCt. in Gemässheit des zwischen der Gesellschaft und der Staatsverwaltung getroffenen Uebereinkommens vom 7. April 1892 an die letztere abzuführen, fl. 672.000 beantragte die Administration an die Actionäre zur Vertheilung zu bringen, wonach auf jede Actie fl. 14 entfallen, fl. 15.293·98 sollen auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Die Schiffahrtsperiode zählte im Gegenstandsjahre 303 (+ 17) Tage, begann bereits am 15. Februar und dauerte bis zum 14. December. Die Länge der Betriebslinien betrug im Personendienste 3953 (+ 64) km, im Frachtendienste 5404 (+ 154) km. Diese Zunahme ergab sich durch das Anlaufen des Hafens von Rizeh auf der Seelinie Galatz—Batum und durch die Befahrung des Pruth von der Mündung aufwärts bis km 90. Gelandet wurde an 339 (+ 9) Lade- und Haltestellen, von denen 157 (— 1) mit ständigen Agenten besetzt waren. Aufgelassen wurden im Gegenstandsjahre die Agentien Odessa, Ismail und Sulina, neu errichtet die Agentien in Beocsin und Cseb. Die Dampferflotte bestand mit Ausserachtlassung der noch im Bau befindlichen Fahrzeuge Ende 1894 aus 183 (— 4) Schiffen mit 16.109 (— 229) nominellen und 62.990 im Betriebe indicirten Pferdekräften, und zwar aus 152 Raddampfern, 23 Schraubendampfern und 8 Kettendampfern. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahre ergibt sich aus dem Verkaufe der Dampfer „Anna“, „Ceres“, „Jason“ und „Varos“, der Cassirung der Dampfer „Magyar“, „Thetis“, „Wien“ und „Temes“ und dem Neubaue der Dampfer „Banhans“, „Thommen“, „Ressel“ und „Temesvár“. Die gesellschaftliche Schleppflotte zählte mit Jahresschluss 787 (+ 17) eiserne Waarenboote mit 304.071 (+ 17.927) t Tragfähigkeit. Zugewachsen sind 38 neue Waarenboote mit 23.609 t, in Wegfall gekommen 21 Boote mit 5682 t. Von letzteren wurde eines verkauft, eines in eine Werftplätte umgewandelt, eines cassirt, 18 in Pontons umgestaltet.

Ausserdem gehören zum gesellschaftlichen Schiffsparke 4 Dampfbaggermaschinen, 1 Dampfbaggerkrahn, 2 Fruchtelevatoren, 1 Dampfpumpenboot und 4 schwimmende Dampfkrahne.

Die Leistungen der Flotte betreffend, so legten die Personenschiffe und Localboote in 102.897 Fahrstunden 1,509.204 Kilometer, die Frachtschiffe und Remorqueure in 184.477 Fahrstunden 1,429.057 km, die Schraubendampfer in 34.476 Stunden 326.485 km, die Kettenschiffe in 17.574 Fahrstunden 99.343 km, sämmtliche Dampfer sonach in 339.424 (— 34.144) Fahrstunden 3,364.089 (— 129.295) km zurück. Die eisernen Waarenboote durchliefen 4,538.803 km, die Lichterboote 170.918 km, beide zusammen 4,709.721 (— 575.851) km. Die Anzahl der auf eine durchschnittliche Entfernung von 130 km geschleppten fremden Fahrzeuge betrug 4110 (— 176), der von letzteren zurückgelegte Weg 533.133 (— 161.106) km. Die Gesammtleistung des abgelaufenen Jahres betrug 5,242.854 (— 736.957) Schleppbootkilometer. Im Passagier- und Seedienste wurden befördert 709.544 (+ 1538) Personen, im Localdienste 2,458.524 (+ 15.116) Personen; die Gesammt-Personenkilometerleistung betrug 119.671.867 (+ 6,803.861).

Im Güterverkehre gelangten zur Aufgabe 2,030.175 (— 148.354) t, und zwar Kaufmannsgüter 1,144.742 (+ 25.053) t, Körnerfrüchte 728.172 (— 190.750) t, Regiekohle 157.261 (+ 17.343) t. Die mit der Beförderung dieser Mengen verbundene Kilometerleistung betrug für Eilgüter 2,769.374, für Frachtgüter 408,139.868, für Körnerfrüchte 433,704.183, für Militärgut 601.686, für Regiekohle 62,460.788, für Regiegüter 2,950.070, zusammen 910,625.969, für in fremden Fahrzeugen geschleppte Waaren 72,858.337. Die Totalleistung in Tonnenkilometern beträgt sonach 983,484.306 (— 124,404.325).

Unverkennbar war im Berichtsjahre der günstige Einfluss der fortschreitenden Regulirungsarbeiten auf den Strecken Ispermündung—Theben und Pressburg—Gönyö, und wurde die Nothwendigkeit, Rechenbaggerungen auszuführen, immer seltener. In Ungarn wurde die Vermalung der Fahrbahn und die Erhebung der geringsten Fahrtiefen auf der Strecke Budapest—Semlin durchgeführt, der Unterlauf der Temes zu reguliren begonnen, und soll letzterer bis Pancsova eine nutzbare Tiefe von 2 m unter dem niedersten Wasserstande erhalten. Die Kosten der von der Gesellschaft besorgten Stromräumungen zwischen Theben und Gross-Maros, auf der Kulpa und Save wurden von der ungarischen Regierung vergütet. Die Erhaltung des Winterhafens Cigljana bei Semlin wurde ebenfalls von der ungarischen Regierung übernommen.

Die Zahl der Havarien ist abermals zurückgegangen und auch der hiebei verursachte Schaden geringer als im Vorjahre. Zu erwähnen sind das am 8. März erfolgte Auffahren des im Tau des Dampfers „Alkotmány“ befindlichen, mit Regiekohle beladenen Waarenbootes Nr. 357 bei Staklár auf einen in der Fahrbahn gelegenen Eichenstamm. Das Boot wurde leck und sank, die Ladung blieb jedoch erhalten; das Auffahren des vom Dampfer „Grein“ geschleppten Waarenbootes Nr. 6549 am 31. März auf eine bis dahin nicht bekannte Felskugel, wobei an 1000 q Pflaumen havarirten; das Leckwerden des vom Dampfer „Waitzen“ remorquirten Waarenbootes Nr. 6529 am 28. April durch Anfahren auf Ueberreste alter Strombauten unterhalb Pressburg, wobei 1402 q Getreide und andere Waaren zu Schaden kamen;

das Anwerfen des im Tau des Dampfers „Islas“ befindlichen Lichterbootes Nr. 47 an das Felsenriff Golubacska in den Katarakten, wobei 750 q Güter havarirten; die Havarie des Waarenbootes Nr. 851 im Tau des Dampfers „Szobb“ am 26. August durch Aufschlagen an den Steinbeschlag des Ufers, wobei 200 Säcke Malz und 1800 Säcke Gerste havarirten; das Auffahren des Waarenbootes Nr. 439 im Tau des Dampfers „Elbe“ in der Furt Madocsa am 4. November, wobei 771 q Weizen beschädigt wurden; das Leckwerden des Schleppes Nr. 259 im Tau der „Tolna“ am 29. November durch Anfahren eines alten, im Flussgrunde liegenden Ankers, wobei 96 Säcke Gerste und 259 Säcke Mehl genässt wurden; das Leckwerden des Waarenbootes Nr. 802 an der Lände von Körtvelyes am 5. December durch Aufgreifen auf einen Steinwurf, wobei 417 q Frucht vernässten, und die Beschädigung des am Praterquai stehenden Waarenbootes Nr 145 durch einen angeschwemmten Stock am 6. December, wobei 613 q Frucht havarirten. Am 12. April endlich griff der Personendampfer „Szechenyi“ bei Alibeg in der Kataraktenstrecke auf ein nächst der Fahrbahn befindliches Riff auf, wodurch der Schiffsboden leck wurde und das Wasser in den Schlafsalon des I. Platzes drang. Die Passagiere wurden mit einem sofort beigestellten Reservedampfer weiterbefördert, der Dampfer nach provisorischer Verdichtung des Leckes gehoben.

Auf der gesellschaftlichen Werfte in Altofen wurde der Bau der Dampfer „Banhans“, „Thommen“ und „Temesvár“ vollendet, jener des Dampfers „Ressel“ begonnen und vollendet. Ausgerüstet wurden 2 eiserne Waarenboote zu 650 t, vollendet 14, begonnen und vollendet 12, begonnen 12 Boote dieser Art. Ferners wurden 6 Boote zu 450 t fertiggestellt, der Dampfer „Brood“ für den Güter- und Passagierdienst eingerichtet, der Propeller „Temes“ und 12 Waarenboote in Landungspontons, 1 Waarenboot in eine Werftplätte umgestaltet. Cassirt wurden daselbst 1 Waarenboot, 5 eiserne und 3 hölzerne Pontons. Die Zwillingspropellermaschine für Dampfer „Ressel“ wurde vollendet und eingesetzt, ebenso die Maschine für Dampfer „Temesvár“, die Montage der Maschine für Dampfer „Thommen“ begonnen und vollendet, jene der Maschine für Dampfer „Banhans“ vollendet, in Propeller „Mačin“ die tandemisirte Werft-Localmaschine der Cylinderbohrwerkstätte, in Propeller „Loré“ die Maschine des „Apostág“ eingesetzt. Ausserdem wurden zahlreiche Reconstructionsarbeiten und Reparaturen an Dampfern, Waarenbooten und sonstigen Objecten ausgeführt. Der mittlere Arbeiterstand der Werft betrug 1570 (+ 280) Mann, die Zahl der geleisteten Arbeitstage 470.328 (+ 63.511).

Auf der Werfte in Korneuburg wurden 6 eiserne Waarenboote zu 650 t in Bau genommen und vollendet, 4 solcher Boote in Bau genommen, 3 Waarenboote in Pontons umgebaut, 1 Ponton cassirt. An 20 Dampfern wurden Reparaturen und Ersätze grösseren Umfanges durchgeführt, an 11 Schiffskesseln die gesetzliche Wasserdruckprobe vorgenommen. Am Stapel waren 1 Dampfer, 6 Waarenboote, 1 Ponton. Der mittlere Arbeiterstand betrug 255 (+ 81) Mann, die Zahl der geleisteten Arbeitstage 78.893 (+ 26.228).

Die Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft fand am 22. Mai unter dem Vorsitze des Administrations-Präsidenten, Sr. Excellenz des Geheimen Rathes und Ministers a. D. Freiherr von Banhans statt. Bei derselben waren 56 Actionäre anwesend, während 128 durch Vollmacht vertreten waren, so dass 920 Actien mit 184 Stimmen repräsentirt erschienen. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes wurde über Antrag eines Actionärs Umgang genommen, der Administration das Absolutorium ertheilt, deren Anträge wegen Verwendung des Reingewinnes genehmigt, der Administration, dem Director und dem ganzen Beamtenkörper wegen ihrer angestrengten Thätigkeit zur Sanirung der Gesellschaft der Dank votirt und schliesslich die statutenmässig zum Austritte bestimmten Administrationsmitglieder, Präsident Freiherr von Banhans und Administrator Frankl, einstimmig wiedergewählt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 1. bis zum 7. Juli.

Adriatischer Dienst.

2. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.

3. „ um $4^1/_2$ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis“, Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

3. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

4. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa

4. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Sabadini nach Venedig.

5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

5. „ um $7^1/_2$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

6. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.

7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

7. „ um $7^1/_2$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

2. Juli, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Galatea“, Capitän A. Privileggio, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.

3. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Selene“, Capitän E. Klun, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

5. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Habsburg“, Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.

6. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Maria Teresa“, Capitän V. Gherzmann, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juli, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Orion“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. Juli, um Mitternacht: Dampfer „. . . .“, Capitän . . . . . nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Venedig, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

31. Juli, Dampfer „. . . . .“, Capitän . . . . . . nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In das Handelsregister des k. k Handelsgerichtes Wien wurde am 18. Juni eingetragen die Firma·

„Ostgalizische Localbahnen“

polnisch:

„Wschodnio-galiciyjskie koleje lokalne“

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der A. h. Concessionsurkunde vom 23. Jänner 1894, R.-G.-Bl. Nr. 52, der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Mai 1895, Z. 12.559, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 28. Mai 1895 errichtete Actiengesellschaft.

2. Die Gesellschaft hat derzeit ihren Sitz in Wien.

3. Zweck der Gesellschaft ist: der Bau und Betrieb der nachstehenden, im Anschlusse an die Staatsbahnlinie Stanislau—Husiatyn herzustellenden Locomotiv-Eisenbahnen (ostgalizische Localbahnen), und zwar:

a) von der Station Kopyczyńce mit thunlichster Annäherung an Janow über Trembowla und Ostrów nach Tarnopol;

b) von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Hadyńkowce und Czortkow über Borszczów nach Iwanie puste mit einer Abzweigung von Teresin nach Skała.

c) von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Kalinowszczyzna und Czortków über Jagielnica nach Zaleszczyki, ferner der Bau und Betrieb von in die gesellschaftlichen Linien einmündenden Schleppbahnen, deren Anlage und Einrichtung von der k. k. Staatsverwaltung genehmigt wird.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Erlöschen der Concession, löst sich jedoch schon früher auf, wenn die ihr gehörigen Bahnen vom Staate übernommen oder durch die Gesellschaft veräussert werden.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 2,000.000 fl. ö. W. in auf Inhaber lautende Actien festgesetzt, und besteht aus
a) 5000 Stück Prioritätsactien zu 200 fl. ö. W. im Gesammtbetrage von 1,000.000 fl. ö. W., welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, und
b) 5000 Stück Stammactien zu 200 fl. ö. W. im Gesammtbetrage von 1,000.000 fl. ö. W.

Die Actien sind untheilbar.

6. Der Verwaltungsrath ist der Vorstand der Gesellschaft und besteht aus neun, höchstens zwölf Mitgliedern. Der k. k. Staatsverwaltung, sowie dem Landesausschusse von Galizien, letzterem insolange, als das Land Galizien durch den Besitz von mindestens der Hälfte der von demselben gezeichneten Stammactien an dem Unternehmen betheiligt ist, ist das Recht vorbehalten, je zwei Mitglieder in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder werden von der ordentlichen Generalversammlung gewählt.

Bis nach Abhaltung der auf die Eröffnung des Betriebes auf sämmtlichen gesellschaftlichen Linien zunächst folgenden ordentlichen Generalversammlung besteht der Verwaltungsrath
a) aus den von der k. k. Staatsverwaltung hiezu designirten zwei Mitgliedern,
b) aus den vom galizischen Landesausschusse hiefür bestimmten zwei Mitgliedern,
c) aus den fünf Concessionären des Unternehmens,
d) aus einem von der Grosshandlungsfirma Haas-Deutsch in Budapest designirten öffentlichen und handelsgerichtlich protokollirten Gesellschafter der genannten Firma,
e) aus zwei durch die constituirende Generalversammlung zu wählenden Mitgliedern.

Dem ersten Verwaltungsrathe steht während seiner Functionsdauer im Falle des Ablebens oder Austrittes eines der sub c), d) und e) bezeichneten Verwaltungsraths-Mitglieder das Recht der Cooption zu.

In der auf die Eröffnung des Betriebes auf sämmtlichen gesellschaftlichen Linien zunächst folgenden ordentlichen Generalversammlung werden die Mitglieder des Verwaltungsrathes, mit Ausnahme der von der k. k. Staatsverwaltung und dem galizischen Landesausschusse ernannten Mitgliedern, auf die Dauer von je drei Jahren gewählt.

Der Verwaltungsrath ist berechtigt, im Falle Ablebens oder Austrittes eines gewählten Mitgliedes dessen Stelle für die noch übrige Functionsdauer durch Cooptation provisorisch zu besetzen. Eine solche Cooptation muss stattfinden, wenn in Folge Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Mitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer die Zahl der Verwaltungsrathsmitglieder unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken ist. Die definitive Wahl erfolgt in der nächsten ordentlichen Generalversammlung.

Das durch Cooptation, bezw. Neuwahl gewählte Mitglied tritt rücksichtlich seiner Functionsdauer an die Stelle des ausgeschiedenen Mitgliedes.

Von der k. k. Staatsverwaltung wurde in den Verwaltungsrath entsendet:

Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim, k. k. Hofrath und Eisenbahn-Director i. P. in Wien.

Der galizische Landesausschuss hat in den Verwaltungsrath entsendet:

Josef Popowski, Reichsraths- und Landtagsabgeordneter in Krakau.

Ferner fungiren als Mitglieder des Verwaltungsrathes die fünf Concessionäre des Unternehmens, und zwar:

Ladislaus Graf Baworowski, Grossgrundbesitzer in Ostrow,
Wladimir Graf Baworowski, Rentier in Lemberg,
Mieczysław Graf Dunin-Borkowski, Grossgrundbesitzer in Mielnica,
Adam Graf Gołuchowski, Grossgrundbesitzer in Husiatyn, und
Julius Graf Korytowski, Grossgrundbesitzer in Płotycz.

Von der constituirenden Generalversammlung vom 28. Mai 1895 wurden in den Verwaltungsrath gewählt:

Adolf Freiherr von Seidler, Grossgrundbesitzer in Wien.

7. Die Firma der Gesellschaft wird collectiv derart gezeichnet, dass der vorgedruckte oder von wem immer geschriebene Firmawortlaut entweder von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder von einem Verwaltungsrathmitgliede und einem mit der Procura betrauten Gesellschaftsbeamten (von letzterem mit einem die Procura andeutenden Zusatze) unterzeichnet wird.

8. Die von der Gesellschaft ausgehenden statutenmässigen Kundmachungen werden Seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtwirksam durch einmalige Einschaltung in die amtliche „Wiener Zeitung“ in Wien und in die amtliche „Gazeta Lwowska“ in Lemberg veröffentlicht. Ausserdem können gesellschaftliche Kundmachungen noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrath hiezu bestimmen wird.

Ferner wurde bei der Firma:

„K. k. priv. Böhmische Westbahn“

Moriz Schnapper Freiherr von Wimsbach als Mitglied des Verwaltungsrathes über erfolgtes Ableben gelöscht.

Dann wurde bei der Firma:

„Mährisch-Schlesische Centralbahn“

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf den in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 5. Juli 1894 beschlossenen und vom k. k. Ministerium des Innern mit h. Erlasse vom 8. Juni 1895, Z. 15.717, genehmigten, das Verstaatlichungs-Uebereinkommen enthaltenden Anhang zu den Statuten gründet.

Weiters wurde bei der Firma:

„Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt“

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in Folge Ermächtigung Seitens der zweiten ordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 7. Februar 1895 in der Verwaltungsrathssitzung vom 26. April 1895 beschlossenen und vom k. k. Ministerium des Innern mit h. Erlasse vom 25. Mai 1895, Z. 13.306, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, denen zufolge das Actiencapital per eine Million Gulden ö. W. vom Verwaltungsrathe nach Massgabe des Bedarfes und vorbehaltlich der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums durch Ausgabe von weiteren 10.000 Stück volleingezahlten Actien à 100 fl. bis auf den Betrag von zwei Millionen Gulden ö. W. erhöht werden kann. Die entgegenstehende Eintragung wurde gelöscht.

Schliesslich wurde bei der Firma:

„Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft“

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in Folge Ermächtigung Seitens der Generalversammlung der Actionäre vom 18. Juni 1894 vom Directionsrathe in der Sitzung vom 18. Mai 1895 beschlossenen und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Mai 1895, Z. 13.809, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, denen zufolge das Actiencapital dermalen 3,100.000 fl. ö. W., zerlegt in 15.500 Stück Actien à 200 fl. ö. W., beträgt. Die Actien lauten auf den Ueberbringer. Die entgegenstehende Eintragung wurde gelöscht.

Endlich wurde bei der Firma:

„Wiener Tramway-Gesellschaft“

Josef Staffler, Privatier in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CI. Stückes.) Das am 27. Juni herausgegebene CI. Stück enthält unter

Nr. 1050: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 24. Juni 1895, Z. 11.351, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Szilagy und Jasz-Nagy-Kun-Szolnok, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvár in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1051: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 22. Juni 1895, Z. 7014, betreffend Massnahmen behufs Verhütung einer neuen Einschleppung der Schweineseuche in das Herzogthum Salzburg.

Nr. 1052: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 22. Juni 1895, Z. 10.100, betreffend die Einfuhr von aus der Bukowina stammenden Rindern nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des CII. Stückes.) Das am 28. Juni herausgegebene CII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1053: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 20. Juni 1895, Z. 10.572, betreffend die Bestimmung der Station Eckersdorf als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Benützung des Arbeiterzuges Nr. 2140 für den allgemeinen Personenverkehr.

In der Zeit vom 14. Juli bis inclusive 8. September 1895 werden an Sonn- und Feiertagen mit dem von Friedek-M. nach M.-Ostrau verkehrenden Arbeiterzuge Nr. 2140, Abfahrt von Friedek-M. um 10 Uhr 1 Min. Nachts, Ankunft in M.-Ostrau um 10 Uhr 50 Min. Nachts, auch andere Reisende in der II. und III. Wagenclasse befördert.

Dieser Arbeiterzug wird in Friedek-M. den Anschluss an den an Sonn- und Feiertagen bis incl. 8. September von Bistritz a/H. nach Friedek-M. verkehrenden Personenzug Nr. 2241, Abfahrt von Bistritz a/H. um 6 Uhr 37 Min. Abends, Ankunft in Friedek-M. um 9 Uhr 33 Min. Nachts, herstellen.

Wien, am 1. Juli 1895. [460]

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Aufnahme der Station Eutritzsch.

Am 15. Juli 1895 wird die Station Eutritzsch der kgl. Eisenbahn-Direction Halle für den directen Verkehr mit Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in den Ausnahmetarif A und B, Holz etc., mit folgenden Schnittsätzen nördlich vom Schnittpunkte aufgenommen:

Ausnahmetarif A (Seite 27 des Tarifes, Theil II) 173 Pfg.
„ B „ 86 „ „ „ II) 127 „
für 100 kg.

Budapest, am 28. Juni 1895. [461]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Stettin. (Tarifirung von Baumwollabfällen.) Die an die Dienststellen Stettin Central-Güterbahnhof und Stettin Dunzig Bahnhof erlassene Verfügung, solche Baumwollabfälle, welche, wenn auch aus Spinnereien herrührend, doch von roher Baumwolle nicht zu unterscheiden sind, unter der Declaration „rohe Baumwolle“ unbeanständet zuzulassen, wird nach Ablauf von sechs Wochen vom Tage dieser Kundmachung an (11. Juni) gerechnet, aufgehoben.

Preuss. Gruppen-Wechseltarif für den Ostdeutsch-Mitteldeutschen Güterverkehr. (Tarifberichtigung.) Mit Giltigkeit vom 1. August wird die der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Entfernung zwischen den Stationen Ludwigsfelde und Zittau von 260 in 265 km berichtigt.

Deutsch-Ostafrika-Verkehr über Hamburg. (Einbeziehung der Station Lübeck.) Mit Giltigkeit vom 20. Juni wurde die Station Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn in den Tarif vom 1. April aufgenommen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. (Tarifergänzung.) Die Artikel Nelken, Muscatblüthe, Muscatnüsse, Zimmt wurden vom 15. Juni an in die Classe I a aufgenommen.

Deutsch-Französischer Gütertarif. (Ergänzungs- und Berichtigungsblatt.) Zu Theil II a des Deutsch-Französischen Gütertarifes (Verkehr über Elsass-Lothringen) ist ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt erschienen. (Gratis.)

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts nach Hafenplätzen der Levante. (Einbeziehung der Station Lübeck.) Mit Giltigkeit vom 20. Juni wurde die Station Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn in den Tarif vom 15. April 1893 aufgenommen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Ergänzung des Ausnahmetarifes I a.) Mit Giltigkeit vom 15. Juni kamen für die Artikel Gewürznelken, Muscatblüthe, Muscatnüsse und Zimmt die Frachtsätze des Ausnahmesarifes I a zur Erhebung.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl u. s. w. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad u. s. w. trans. vom 1. November 1887. (Verkehr mit Stationen in Elsass-Lothringen und Luxemburg.) Es wird bekannt gegeben, dass die Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen im Elsass-Lothringen und Luxemburg auch über den 1. Juli hinaus unverändert in Kraft bleiben.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil III, A und III B. (Geänderte Frachtberechnung für Güter der Normalclasse I.) Im Deutsch-Russischen Güterverkehr hört auf den russischen Strecken die Frachtberechnung für Güter der Normalclasse I zu den Frachtsätzen der Normalclasse II mit dem 18/30. Juni auf. (Siehe auch die Nachträge I zum Tarif Theil III A und III B unter I.) Nachträglich wird russischerseits die Anwendung der Frachtsätze der Normalclasse II für Güter der Normalclasse I noch bis einschliesslich zum 30. Juni alten/12. Juli neuen Stils genehmigt, und erfolgt daher erst vom 1./13. Juli ab die Frachtberechnung für Güter der Normalclasse I nach dieser Classe. Die Tarife sind hienach zu berichtigen.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Tarifberichtigungen.) Mit sofortiger Gitigkeit ist

im Haupttarif Seite	Stationstarif für	bei den nachstehenden Stationen das Verweisungszeichen „◯“, sowie die unten angeführte Bemerkung als „Fussanmerkung“ nachzutragen:
170—172	Lindau Stadt	Meckenbeuren-Tettnang, Wochenwangen, Niederbiegen, Ravensburg, Weingarten i. W.;
173—174	Oberreitnau	Friedrichshafen, Meckenbeuren-Tettnang, Ravensburg, Weingarten i. W.;
175	Schlachters	Friedrichshafen, Meckenbeuren-Tettnang;
176	Friedrichshafen	Aitrang, Betzigau, Biessenhofen, Blaichach, Günzach, Harbatzhofen, Hergatz, Immenstadt, Kempten, Oberdorf b. Biess., Oberdorf b. Immenst., Oberreitnau, Oberstaufen, Röthenbach b. Lindau, Ruderatshofen, Schlachters, Sonthofen, Thalkirchdorf, Waltenhofen, Wildpoldsried;
177	Meckenbeuren-Tettnang	Lindau, Oberreitnau, Schlachters.

◯ Diese Frachtsätze haben nur Giltigkeit für diejenigen Sendungen, welche über den Bodensee—Friedrichshafen abgefertigt werden können.

Gegenstände, welche sich, da Trajectverbindung zwischen Lindau und Friedrichshafen nicht besteht, zur Umladung auf Schiffe nicht eignen, wie z. B. Getreide in loser Schüttung etc., sind von der Abfertigung über den Bodensee ausgeschlossen, und sind für solche Sendungen die sich durch Umkartirung auf der Route Hergatz—Aulendorf ergebenden Frachten zu bezahlen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg: Triest	Frachtsatz per 100 kg: Fiume	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg): Triest und Fiume	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg): Triest	Nachlass: Fiume	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1048	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Malz	Bisenz-Pisek	Triest S.B. und Freihafen S.B., dann Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen zum Exporte gelangen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des ab 1. April 1889 giltigen Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif (Ausnahmetarif XII), bezw. Localtarife	125	128	113	12	15	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der laut Bestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Tarifes bedungenen Documente	
				Bistritz a. H.					—	—	125	—	—			
				Brodek					—	—	127		—			
				Brünn					126	129	117	9	12			
				Chirlitz-Turas						—	119	—	—			
				Eywanowitz					—	—	128	—	—			
				Freiheitau					—	—	143	—	—			
				Göding					—	—	109	—	—			
				Hohenau					—		101	—	—			
				Hradisch					128	131	116	12	15			
				Kojetein					—	—	125					
				Kostel					—	—	107	—	—			
				Krasna					—	—	131	—	—			
				Kremsier						—	123	—				
				Krzenowitz					135	138	122	13	16			
				Leipnik					—	—	128	—	—			
				Lundenburg					—	—	105		—			
				Napagedl						—	118	—	—			
				Nezamislitz					—	—	127	—	—			
				Ober-Gerspitz						—	116	—				
				Olmütz					137	141	129	8	12			
				Prerau					133	137	125	8	12			
				Prossnitz					140	144	131	9	13			
				Radwanitz					—	—	128	—	—			
				Raigern					—	—	114	—	—			
				Raudnitz-Slawikowitz					—	—	123	—	—			
				Rohrbach-Seelowitz					—		113	—	—			
				Rzihowitz					—	—	123	—	—			
				Saitz					—	—	109		—			
				Sokolnitz					—	—	120	—	—			
									Kreuzer österr. Währ.		inclus. Mgb., bezw. auch inclus. ungar. Transportsteuer					
1049	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Langholz	St. Peter im Sannthale	Cilli	Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel		fl. 6.— pro Wagen für jeden beladenen Wagen und fl. 3.— für jeden nur als Schutzwagen eingeschobenen Wagen	Variabel		Im Kartirungswege		
1050	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Garne der Pos. G-3 und 4 des Tarifes, Theil I	Innsbruck	Wien K.E.B.	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	424 Heller		393 Heller	31 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1051	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	G e t r e i d e	T r i e s t	Buchs trans.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen rumänischer Provenienz sein, mit Dampfern des Oesterr. Lloyd in Triest einlangen und von dort nach Chur weiterbefördert werden. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen sub C im Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenztarife	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr	273 Centimes	223 Centimes	50 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Bei Liquidirung der Rückvergütungsbeträge wird die Beförderung dieser Sendungen mittelst Lloyd-Dampfer als erwiesen betrachtet, wenn die vorzulegenden Frachtdocumente eine diesbezügliche mit dem Abdrucke der Stampiglie und mit der Unterschrift versehene Bestätigung der Lloyd-Gesellschaft enthalten oder wenn die genannte Gesellschaft selbst als Aufgeberin erscheint.

Im Falle der Reexpedition der Sendnngen in Buchs sind im Sinne der Bestimmungen sub C des Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenztarifes auch die die Reexpedition nachweisenden Documente beizubringen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1052	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Maschinen, Werkzeuge, Lederriemen nebst Zugehör, insoweit die bezüglichen Artikel nach Classe I und II tarifirt werden	Krasna transito	Rožnau	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	Verschieden	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende Dampfsägewerk in Zubři als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei der ersten Einrichtung eines Dampfsägewerkes in Zubři verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Oderberg transito	Krasna transito (für Rožnau)					34·8 kr.	Verschieden			
			2. Maschinentheile aus Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen, dann Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Positionen E-6 und E-7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, ferner ein Locomobil	Krasna transito	Rožnau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen				Verschieden	4 kr.			
				Oderberg transito	Krasna transito (für Rožnau)					26·6 kr.	Verschieden			
						Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur ersten Einrichtung eines Dampfsägewerkes in Zubři bestimmt sein								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1053	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Erbsen, ungeschält (aus Pos. G—13 der Güterclassification des Tarifes. Theil I)	den im Tarifhefte 4 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juni 1893 enthaltenen Stationen der Strecken: Lemberg—Podwołoczyska, Krasna—Brody, Lemberg—Halicz—Suczawa, Stryj Stanislau—Husiatyn und Czernowitz—Nowosielitza	Gaya loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarifheft 4 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juni 1893	Verschieden	Verschieden	15 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn innerhalb der Frist von 3 Monaten vom Tage des Bezuges der Sendungen an gerechnet	Die Sendungen müssen in den Erbsenschälfabriken in Gaya zur Verarbeitung gebracht werden, und haben die genannten Fabriken auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass die Erbsen thatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihren Etablissements bezogen wurden
1054	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 3	Annathal-Rothau	Geringswalde	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des Specialtarifes III des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 3	Vom 7. Juli 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3	Bestehen bis jetzt keine directen Frachtsätze	Pfge. 47		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze unterliegen weder einer Erhöhung noch einer Kürzung in Folge der Coursschwankungen
					Hartha bei Waldheim					48				
					Rochlitz					44				
					Waldheim					49				
					Wurzen					53				
				Davidsthal	Ölsnitz i. V.					32				
					Plauen i. V. (oberer Bahnhof)					37				
					Plauen i. V. (unterer Bahnhof)					36				
					Reichenbach i.V.					40				
				Zieditz	Chemnitz					51				
					Ölsnitz i. V.					34				
					Plauen i. V. (oberer Bahnhof)					39				
					Plauen i. V. (unterer Bahnhof)					38				
					Reichenbach i. V.					42				
					Zwickau i. S.					44				

1055 — Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen

Mit Giltigkeit vom 3. Tage nach der gegenwärtigen Publication bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895 wird für Güter der Classen I und II, welche

a) über die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie Olmütz M.S.C.B.—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Ausnahme der Sendungen von Olmütz M.S.C.B. loco und Olmütz St.E.G. loco mit directen Frachtbriefen nach Olmütz K.F.N.B. zur Beförderung gelangen und ab Olmütz K.F.N.B. im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür über die Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn weiter aufgegeben werden;

b) über die Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sammelverkehre in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür in Olmütz K.F.N.B. anlangen und ab Olmütz K.F.N.B. mit directen Frachtbriefen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie Olmütz M.S.C.B.—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals) oder der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie darüber hinaus mit Ausnahme von Olmütz M.S.C.B. loco und Olmütz St.E.G. loco zur Neuaufgabe gebracht werden, hinsichtlich der Ueberführung von Olmütz M.S.C.B. transit oder Olmütz St.E.G. transit nach Olmütz K.F.N.B. loco und vice versa, soferne die tarifmässige Minimalgebühr von 40 Hellern per Sendung zur Einhebung gelangte, im Rückvergütungswege die Frachtberechnung für das tarifmässige Rechnungsgewicht zugestanden.

Die Rückvergütung der Differenzfracht wird im Falle

a) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nach Olmütz K.F.N.B. und im Falle

b) gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe ab Olmütz K.F.N.B. geleistet.

Diese Frachtbriefe müssen die Bestätigung der Station Olmütz K.F.N.B. darüber enthalten, dass die Sendungen unter Bahnaufsicht gestanden sind.

Die Bestätigung ist stets sogleich, und zwar im Falle

a) bei der Weitersendung als Sammelgut und im Falle

b) bei der Weitersendung als Stückgut einzuholen.

Die Weitersendung hat stets binnen 3 Tagen nach erfolgter Ankunft der Güter in Olmütz K.F.N.B. zu erfolgen. Der Rückvergütungs-Anspruch muss spätestens 2 Monate nach der Weitersendung gestellt werden, widrigenfalls derselbe als erloschen zu betrachten ist.

Die vorgelegten Frachtbriefe werden nach geleisteter Rückvergütung nicht wieder zurückgestellt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				

1056 B.N.B.

Für die zum Neu- oder Erweiterungsbau eines Industrie-Etablissements in Schluckenau zu verwendenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens bis 31. December a. c. die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhm. Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze bis Schluckenau zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.

1057 Oe.N.W.B.

Elbeumschlags-Verkehr mit West-Oesterreich.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 67 vom 11. Juni 1895 unter Post 958 für Quebrachoholz von Dresden-Elbkai nach Wolin bei Aufgabe von 10000 kg publicirte Frachtsatz soll statt 145 Pfge., richtig 152 Pfge. lauten.
Diese Berichtigung tritt mit 15. Juli 1895 in Kraft.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% } des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach **Brindisi, Corfu**	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ **Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante**	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ **Constantinopel, Dedeagh, Salonich**	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ **Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo**	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ **Burgas, Costanza, Port Said, Varna**	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ **Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt**	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl, „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 77. **Wien, 4. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 28. Juni 1895,*) womit die Regierung zur weiteren provisorischen Regelung der Handelsbeziehungen mit Spanien ermächtigt wird.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Regierung ist ermächtigt, die Handelsbeziehungen mit Spanien bis zur Ratification des am 8. December 1893 mit Spanien abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrages in der mit der Verordnung des Gesammtministeriums vom 22. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 241, auf Grund des Gesetzes vom 21. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 240, angeordneten oder in anderer zweckentsprechender Weise zu regeln.

§ 2.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches am 1. Juli 1895 in Kraft tritt, ist Mein Gesammtministerium beauftragt.

Wien, am 28. Juni 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p. **Welsersheimb** m. p. **Jaworski** m. p. **Böhm-Bawerk** m. p.
Blumfeld m. p. **Wittek** m. p. **Rittner** m. p. **Krall** m. p.

Gesetz vom 28. Juni 1895,**) betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann die Bestreitung des Staatsaufwandes während des Monates Juli 1895.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die bestehenden directen Steuern und indirecten Abgaben sammt Zuschlägen nach Massgabe der gegenwärtig giltigen Besteuerungsgesetze, und zwar die Zuschläge zur Erwerbsteuer und zur Einkommensteuer in der durch das Finanzgesetz vom 29. Mai 1894, R.-G.-Bl. Nr. 97, bestimmten Höhe während des Monates Juli 1895 fortzuerheben.

§ 2.

Die während des Monates Juli 1895 sich ergebenden Verwaltungsauslagen sind nach Erforderniss für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1895 bei den bezüglichen Capiteln und Titeln festzustellenden Credite zu bestreiten.

*) Enthalten in dem am 29. Juni 1895 ausgegebenen XLIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 84.
**) Enthalten in dem am 29. Juni 1895 ausgegebenen XLIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 86.

Insbesondere wird die Regierung ermächtigt, zu Lasten des Capitels 11 (Allgemeine Cassenverwaltung) des Staatsvoranschlages für das Jahr 1895 die entfallenden Quartalsquoten der Subsistenzzulagen für Staatsbeamte und für das Staatslehrpersonal flüssig zu machen.

§ 3.

Für die im Laufe des Jahres 1895 zur Rückzahlung fällig werdenden Capitalien der allgemeinen Staatsschuld können in Ausführung des § 2 des Gesetzes vom 24. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 3 ex 1868, Obligationen der durch das Gesetz vom 20. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 66, creirten, nicht rückzahlbaren einheitlichen Staatsschuld, und zwar in demjenigen Betrage ausgegeben werden, welcher nach Massgabe des Staatsvoranschlages zur Rückzahlung jener Capitalien noch erforderlich erscheint.

Demgemäss sind sofort Obligationen der in Noten verzinslichen Schuld im Betrage von 8,356.300 fl. und der in Silber verzinslichen Schuld im Betrage von 1,087.500 fl. auszufertigen und dem Finanzminister zu übergeben.

§ 4.

Die nachstehend aufgeführten, mit 30. Juni 1895 erlöschenden Credite können noch bis Ende Juli 1895 verwendet werden; doch sind diese Credite so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1894 im Sinne des Artikels VI, Alinea 3, des Finanzgesetzes für das Jahr 1894 bewilligt worden wären.

E. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 bis Ende December 1894 verlängerte Credit von . . . . 976.000 fl.

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1892 unter Titel 8, § 4, für den Bau eines Landungsdammes und einer Ufermauer in Sebenico als erste Rate bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 bis Ende December 1894 verlängerte Credit von . . . . . . 5.000 fl.

3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 8, § 3, für Herstellung eines Landungsmolo in Pola als erste Rate bewilligte Credit von . . . . . . 15.000 fl.

4. Der mit demselben Finanzgesetze unter Titel 8, § 3, für Herstellung von Vertäuungsmitteln im neuen Hafen von Triest bewilligte Credit von . . . . . . 12.400 fl.

5. Der mit demselben Finanzgesetze unter dem gleichen Titel und Paragraph zum Bau eines Schutzdammes in Bescanuova bewilligte Credit von . . . . . . 20.460 fl.

6. Die mit demselben Finanzgesetze unter Titel 8, § 4, für Errichtung von Seeleuchten bewilligten Credite, und zwar in Kuljari mit . . . . . . 2.600 fl.
„ Tavčica „ . . . . . . 5.500 fl.
„ Duinka „ . . . . . . 5.500 fl.

7. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 8, § 4, für die Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes in St. Martino Della Brazza als erste Rate bewilligte Credit von 15.000 fl.

8. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter demselben Titel und Paragraph für die Verlängerung des Landungsmolo in Macarsca bewilligte Credit von . . . . . . 13.700 fl.

9. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter demselben Titel und Paragraph für den Bau eines Landungsdammes und einer Ufermauer in Sebenico bewilligte Credit von . . . . . 5.500 fl.

10. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 11, § 1, für den Bau der Eisenbahn Schrambach-Kernhof bewilligte Credit von . . . . . . 393.550 fl.

11. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 14, § 1, bei den westlichen Staatsbahnen bewilligte Credit für die Strassenunterfahrt in Krakau . . . . . . 100.000 fl.

§ 5.

Die dem Finanzminister mit den Gesetzen vom 22. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 242, und vom 30. März 1895, R.-G.-Bl. Nr. 48, bezüglich der Veräusserung und Belastung von Objecten des unbeweglichen Staatseigenthums für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juni 1895 ertheilte Ermächtigung hat nunmehr für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende Juli 1895 zu gelten.

§ 6.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit 1. Juli 1895 in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, den 28. Juni 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p. **Welsersheimb** m. p. **Jaworski** m. p. **Böhm-Bawerk** m. p.
Blumfeld m. p. **Wittek** m. p. **Rittner** m. p. **Krall** m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Juni 1895 dem vom Landtage des Erzherzogthums Oesterreich ob der Enns in dessen Sitzung am 14. Februar 1895 beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, die Allerhöchste Sanction zu ertheilen geruht.

Wien, am 27. Juni 1895. H.-M.-Z. 37.216.

Verordnung des Gesammtministeriums vom 29. Juni 1895,*) betreffend die Behandlung spanischer Provenienzen bei der Einfuhr in das österr.-ungarische Zollgebiet.

Auf Grund des Gesetzes vom 28. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 84, und der mit der kgl. spanischen Regierung getroffenen Vereinbarung wird im Einvernehmen mit den betheiligten kgl. ungarischen Ministerien bis auf Weiteres verordnet, dass die mit der Verordnung des Gesammtministeriums vom 22. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 241, in Hinsicht auf die Behandlung spanischer Provenienzen bei der Einfuhr in das österr.-ungarische Zollgebiet getroffenen Bestimmungen aufrecht bleiben.

Kielmansegg m. p. **Welsersheimb** m. p. **Jaworski** m. p. **Böhm-Bawerk** m. p.
Blumfeld m. p. **Wittek** m. p. **Rittner** m. p. **Krall** m. p.

Concession zum Baue und Betriebe einer Schleppbahnverbindung von km 10·2/6 der Linie Zellerndorf—Sigmundsherberg der k. k. Oesterr. Nordwestbahn zu den Steinbrüchen des F. Konrad in Reifersdorf.

Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn die Concession zum Baue und Betriebe einer Schleppbahnverbindung von km 10·2/6 der Linie Zellerndorf—Sigmundsherberg zu den Steinbrüchen des F. Konradt in Reippersdorf unter Einhaltung eines sechsmonatlichen Bauvollendungs-Termines ertheilt.

Wien, am 21. Mai 1895. Z. 21.782.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die im Artikel 5 geänderten Statuten der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt genehmigt.

Wien, am 25. Mai 1895. — Z. 13.306. H.-M.-Z. 31.937.

*) Enthalten in dem am 29. Juni 1895 ausgegebenen XLIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 85.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau: Bauliche Herstellung in der Station Ullersdorf.) Das Project für ein Weichenriegel- und Signalstellwerk in der Station Ullersdorf wurde genehmigt. [29. Mai, Z. 31.384.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Erweiterung der Station Bensen.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 6. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für die Erweiterung der Station Bensen der Bauconsens ertheilt. [12. Juni, Z. 34.318.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Hebung der Bahndamm-Nivellette in km 19.4/21·2.) Für Zwecke der Donau-Regulirungs-Commission wurde die Bahndamm-Nivellette nächst dem Rohrbache zwischen den Stationen Korneuburg und Spillern in km 19·4—21·2 gehoben. [7. Juni, Z. 28.827.]

— (Linie Zellerndorf — Sigmundsherg: Herstellung einer Schleppbahn.) Das Project für die Herstellung einer Schleppbahnverbindung von km 10·2/6 nächst der Station Pulkau zu den Steinbrüchen des Bauunternehmers F. Konradt in Reippersdorf wurde genehmigt. [21. Mai, Z. 21.782.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Concessionirung der Erhöhung des Actiencapitals der Budapester Localbahnen, sowie des diesbezüglichen Nachtrages zur Concessionsurkunde der Gesellschaft.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 60 vom 19. Mai verlautbart den zu Gunsten der Budapester Localbahn-Actiengesellschaft der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, die Erhöhung des bisherigen Actiencapitals um fl. 1,188.875 betreffend. Die genannte Summe ist mit Rücksicht auf den bereits jetzt gesteigerten Verkehr im Bereiche dieser Linien, welcher während der Dauer der Millenniums-Ausstellung voraussichtlich wesentlich zunehmen wird, zu verschiedenen Investitionen zu verwenden, und zwar insbesondere zur Nachschaffung von Locomotiven, Personenwagen und sonstigem rollenden Materiale, zur Erweiterung der dermaligen Stationsanlagen und Gebäude, zur Herstellung von Doppelgeleisen auf mehreren Strecken etc. Durch diesen Zuwachs wird das ursprünglich mit fl. 2,500.000 bemessen gewesene gesellschaftliche Actiencapital auf rund fl. 3,688.900 erhöht und im Verhältnisse zu den Betriebslängen der einzelnen Strecken des insgesammt 41·31 km langen gesellschaftlichen Betriebsnetzes zu aliquoten Theilen auf diese repartirt werden.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Concessionirung zum Ausbau und Betrieb der projectirten Localbahn Karczag—Tisza-Füred.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 65 vom 31. Mai verlautbart den vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Karczag—Tisza-Füred (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1892, Vorconcess. Post 1, und Nr. 132 ex 1894). Der Concessionswerber für diese von der Station Karczag (zwischen Kis-Ujszállás und Püspök-Ladány) der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt) — Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese in der Station Tisza-Füred mit deren Linie Debreczen — Füzes-Abony verbindende, als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauende Linie ist der Budapester Einwohner Ernst Lindheim. Die effectiven Baukosten dieser 43·3 km langen Linie sind mit fl. 1,244.000, d. i. mit fl. 28.402 per laufenden Bahnkilometer, bemessen. An der Finanzirung dieser Bahn participiren das Municipium des Comitates Jász-Nagy-Kun-Szolnok, die Stadt Karczag, der Landbezirk Madaras, die Gemeinden Tisza-Szent-Imre und Tisza-Szöllös mit einer Subvention von insgesammt fl. 293.000.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Concessionirung zum Ausbau und Betrieb der projectirten Localbahn Garamberzencze-Leva.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 66 vom 2. Juni verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Garamberzencze-Léva (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1894, Vorconcession Post 2). Der nunmehrige Concessionswerber für diese Linie, zu deren Ausbau bereits im Jahre 1882 zufolge G.-A. XLV ex 1882 der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-

Gesellschaft die bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Concession ertheilt wurde, ist der k. und k. Kämmerer Johann Kazy, Obergespan des Comitates Bars und Obmann des Comitats-Eisenbahn-Comité. Die projectirte Linie wird von der Endstation Léva der Linie Párkány—Nana—Léva der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigen und diese über Zsarnócza in der Station Garamberzencze mit der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka und deren Flügelbahn Garamberzencze—Selmeczbánya (Schemnitz) verbinden. Die Gesammtkosten dieser als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1881 zu erbauenden, 66·3 km langen Linie sind mit fl. 2,940.000, d. i. mit fl. 44.344 per laufenden Bahnkilometer, bemessen.

Projectirte Localbahn Kis-Czell—Kapuvár—Pándorf. (Politisch-administrative Begehung.) Am 20. Juni fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden etc. die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Kis-Czell—Kapuvár—Pándorf (Parendorf) statt. Die genannte Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1893, Vorconcession Post 1 a—d) zweigt von der Station Kis-Czell der Linien Györ (Raab)—Kis-Czell und Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring(—Graz) der kgl. Ungar. Staatsbahnen ab und wird diese an einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Vadosfa und Répczelak mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift)—Szombathely der Transdanubischen Localbahnen, ferner in der Station Kapuvár mit der Linie Györ—Sopron (Raab—Oedenburg), schliesslich in der Station Pándorf (eventuell in Bruck a. d. L.) mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest — Bruck a. d. L.(—Wien) verbinden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 und 71 ex 1894). Weitere Anschlüsse wird die Linie Kis-Czell—Kapuvár—Pándorf an die projectirten Localbahnen Vulka-Pordány (Prodersdorf)—Neszider (Neusiedl am See)—Pándorf (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56, Vorconcession Post 1) und Eszterháza-Fertö-Szent-Miklós—Pándorf (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56, Vorconcession Post 5) finden und durch diese Verbindungen wesentlich zur Vervollständigung des Transdanubischen Localbahnnetzes beitragen.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Legung eines zweiten Geleises.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen und mit Zustimmung der hauptstädtischen Municipalbehörde beschlossen, auf der Strecke durch die Barossgasse, woselbst die Anzahl der in Intervallen von sechs Minuten verkehrenden Doppelwagen den derzeitigen Verkehrsansprüchen nicht mehr genügt, ein zweites Geleise (Untergrundleitung) zu legen und die damit verbundenen Arbeiten ungesäumt in Angriff zu nehmen. Den Ausbau der übrigen vertragsmässig theils neu auszuführenden, theils doppelgeleisig einzurichtenden Linien betreffend, hat die Gesellschaft über Aufforderung der hauptstädtischen Municipalbehörde beschlossen, die Lösung dieser Frage zu beschleunigen und die noch rückständigen Arbeiten bis vor Beginn der Millenniumsausstellung zu vollenden.

Localbahn Nagyvárad - Belényes - Vaskoh. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 19. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Franz Chorin die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Nagyvárad-Belényes-Vaskoher Eisenbahn-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Die Direction beantragte, den fl. 93.463 betragenden Betriebsüberschuss theils zur Bezahlung der Zinsen der schwebenden Schuld, theils zur Capitalstilgung zu verwenden. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung der Vorschläge der Direction wurde dieser und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Ungarische Localeisenbahnen-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 22. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Leo Lánczy, Director der Budapester Commercialbank, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ungar. Localeisenbahnen-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9, 40 und 45 ex 1894 und Nr. 20 ex 1895) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Diesem zufolge schliesst das zweite Geschäftsjahr dieser Gesellschaft mit einem Reingewinne von fl. 107.291·98, und wurde beschlossen, hievon fl. 100.000, d. i. fl. 5 per Actie, als Dividende für das Jahr 1894 zur Vertheilung zu bringen, ferner fl. 5000 dem Reservefond zuzuweisen und die restlichen fl. 2291·98 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Bericht weist ferner nach, dass im abgelaufenen Jahre Seitens der Gesellschaft erworben wurden: fl. 1,481.600 Nominale Prioritätsactien der Ungthal-Vicinalbahn, fl. 1,867.000 Nominale Prioritätsactien der Békés-Csanáder Vicinalbahn, fl. 1,178.400 Nominale Prioritätsactien der Somogy - Szobb - Barcser Vicinalbahn und fl. 215.000 Nominale Prioritätsactien der Budapest - Lajosmizser Vicinalbahn, so dass der Stand am Ende des Jahres 1894 fl. 9,347.900 betrug, die mit fl. 6,471.770·78 Anschaffungswerth in der Bilanz figuriren. An Darlehen wurden fl. 934.445·12 gewährt und das Optionsrecht auf Prioritätsactien im Nominalwerthe von fl. 5,323.100 sich gesichert. Auf Grund obiger Geschäfte waren 14,846.000 Kronen 4½percentiger Obligationen im Umlaufe. Die Bilanz schliesst mit fl. 107.291·98 Reingewinn; die Direction beantragt, fl. 100.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 5 per Actie = 5 pCt. zu verwenden, fl. 5000 dem Reservefond zuzuweisen und fl. 2291·98 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss und ertheilte der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung heizbarer Güterwagen.) Der kgl. ungar. Handelsminister beschloss die Einberufung einer Enquête zum Studium der Frage der Einführung heizbarer Güterwaggons (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 22 ex 1894) auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. Die Adaptirungen sollen, nach Wahl des am geeignetsten befundenen Systems, ungesäumt in Angriff genommen werden, um eine Anzahl solcher Wagen bereits für die diesjährige Wintercampagne in Verkehr setzen zu können.

Durchführung der Waarenstatistik in Ungarn. (Einführung der Zehn Heller-Waarenverkehrs-Declarationen.) Die Zwei Kreuzer-Waarendeclarationsscheine, welche zur statistischen Einbekenntniss der aus Ungarn nach Oesterreich und den übrigen Auslandsstaaten aufgegebenen oder aus denselben hier einlangenden Waaren (Eisenbahn- und Schiffssendungen) dienen, sind mit Ende des Monates Juni ausser Gebrauch gesetzt worden. Seit 1. Juli kommen im Sinne des G.-A. XVIII ex 1895 neue, auf 10 Heller lautende Waaren-Declarationsscheine in Verwendung. Diese Scheine sind für das interessirte Publicum ohne jede Aufzahlung stückweise für 10 Heller = 5 Kreuzer bei allen Eisenbahn- und Schiffstationen erhältlich. Die bisher in Geltung gewesenen Declarationsscheine werden bis 15. Juli umgetauscht.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monate März.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monate März auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.084 km und einer Gesammtleistung von 15,733.238 Zugkilometer, bezw. 288,216.799 Achskilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet 1851, gegen 1686 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 491 (gegen 585 im Vorjahre) durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1360 (gegen 1101 Verspätungen im Vorjahre) zur Last fallen. Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 86 (gegen 74 im Vorjahre) und auf 1 Million Achskilometer 5 (gegen 4 im Vorjahre).

In Folge der Verspätungen wurden 1360 Anschlüsse versäumt (gegen 1137 in demselben Monate des Vorjahres).

Werden die einzelnen Bahngebiete nach dem geometrischen Mittel aus den auf 1 Million Zugkilometer und 1 Million Achskilometer entfallenden Verspätungen geordnet, so nehmen die Breslau-Warschauer Bahn, die Bahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg und die Marienburg-Mlawkaer Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Auch wenn nach dem geometrischen Mittel der aus den Anschlussversäumnissen sich ergebenden Versältnisszahlen geordnet wird, treten die genannten Bahnen an die ungünstigsten Stellen.

In Folge von Schneeverwehungen sind 233 Züge ganz und 180 Züge streckenweise ausgefallen, wodurch 63 Anschlüsse nicht erreicht wurden.

Preussen. (Bewilligung von Staatsbeihilfen zur Förderung des Kleinbahnwesens.) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Ministerium für Landwirthschaft, Domänen und Forsten die Anordnung getroffen, dass die Vorprüfung und Begutachtung der Gesuche um Bewilligung einer Staatsbeihilfe aus dem Fond von 5 Millionen Mark zur Beförderung des Kleinbahnwesens in den einzelnen Provinzen von den Oberpräsidenten bewirkt werden soll, weil diese in unmittelbarer Verbindung mit den Provinzialverwaltungen stehen, deren Stellung zu der Frage der Unterstützungswürdigkeit und Unterstützungsbedürftigkeit des Bahnunternehmens für die Beschlussfassung über die Gewährung einer Staatsbeihilfe von wesentlicher Bedeutung ist. Dabei ist darauf hingewiesen worden, dass für die Prüfung und Berichterstattung besonders folgende Punkte zu beachten sind:

1. Der 5 Millionen-Fond ist ausschliesslich zur Förderung von Kleinbahnunternehmungen bestimmt. Es muss daher im Einzelfalle stets erst Entscheidung getroffen sein, dass ein Unternehmen als Kleinbahn anzusehen ist und bei dessen Genehmigung die Bestimmungen des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 anzuwenden sind, ehe die Frage einer finanziellen Betheiligung des Staates erörtert werden kann.

2. Voraussetzung für die Unterstützung mit Staatsmitteln ist ferner, dass die Bahn dem öffentlichen Interesse, insbesondere dem Verkehrsinteresse entspricht. Ob dies der Fall ist, wird nach Lage des einzelnen Falles, insbesondere nach dem Verkehrsbedürfniss der Gegend und dem Masse und der Art der Befriedigung desselben durch die geplante Bahn zu entscheiden sein.

3. Wie das öffentliche Interesse, so ist auch die Wirthschaftlichkeit eines Bahnunternehmens die Voraussetzung für die Anerkennung seiner Unterstützungswürdigkeit; die Kosten müssen in einem richtigen Verhältniss zu dem zu erwartenden wirthschaftlichen Nutzen stehen. Dies wird in der Regel nur dann anzuerkennen sein, wenn wenigstens nach Ueberwindung der ersten Schwierigkeiten die Verkehrseinnahmen nicht nur die Deckung der Betriebsausgaben, sondern auch eine wenngleich nur mässige Rente für das Anlagecapital in Aussicht stellen. Sofern gewerbsmässige Unternehmer betheiligt sind, wird ein Kleinbahnunternehmen nur dann als unterstützungswürdig anzusehen sein, wenn die Vortheile, welche jenen Unternehmern zugestanden sind, in richtigem Verhältniss zu ihren Leistungen stehen und nicht den Charakter einer Uebervortheilung der übrigen Betheiligten haben.

4. Der Staat kann nur da mit seinen Mitteln eintreten, wo ohne seine Beihilfe das Unternehmen nicht zu Stande kommen würde, also Leistungsunfähigkeit der Unternehmer zur vollständigen Aufbringung der durch Vorleistungen der Zunächstbetheiligten und Beihilfen höherer Communalverbände nicht gedeckten Kosten der Anlage vorliegt.

5. Mit Rücksicht auf den Grundsatz, dass bei solchen Unternehmungen von vorwiegend örtlicher Bedeutung zunächst die höheren Communalverbände des betreffenden Landestheiles (Kreis-, Provinzial- und Communalverband) aushelfend einzutreten haben, ist davon auszugehen, dass der Staat nur dann Hilfe leisten kann, wenn Kreis und Provinz (Communalverband), ausnahmsweise wenigstens einer von beiden, und wenn Kreise Unternehmer der Bahn sind, die Provinz (Communalverband) zunächst das ihrige gethan oder entsprechende Beschlüsse gefasst haben.

6. Aus demselben Grunde wird an einer entsprechenden Vorleistung der Gesammtheit der Zunächstbetheiligten, und zwar in der Regel an der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens oder der Kosten des Grunderwerbs à fonds perdu oder einer gleichwerthigen Pauschsumme festzuhalten sein.

7. Die Höhe der Staatsbeihilfe wird nach der Unterstützungswürdigkeit und -Bedürftigkeit des Unternehmens im einzelnen Falle zu bemessen sein; sie wird in angemessenem Verhältniss zu den Leistungen der höheren Communalverbände stehen müssen.

8. Die Form der Zins- oder Ertragsgarantie ist ausgeschlossen; auch die Gewährung von Darlehen wird nur da stattfinden können, wo besondere Gründe gerade für diese Form der Beihilfen sprechen. In den meisten Fällen wird die Betheiligung des Staates an dem Unternehmen unter Gleichberechtigung mit den anderen Zeichnern des Anlagecapitals in Aussicht zu nehmen sein. Die Gewährung der Beihilfe à fonds perdu wird nur in ganz besonderen Fällen und auch dann nur in mässigen Beträgen in Aussicht zu nehmen sein.

9. Die Zahlung der staatlichen Beihilfe wird von dem Nachweise abhängig zu machen sein, dass die Beschaffung des im übrigen erforderlichen Anlagecapitals und des Grund und Bodens Seitens leistungsfähiger Personen oder Corporationen in rechtsverbindlicher Weise sichergestellt ist.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Absperrung der Bahnsteige.) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat durch Erlass vom 22. April bestimmt, dass die Prüfung der Fahrkarten an den Ein- und Ausgängen der Stationen und die hiedurch bedingte Absperrung der Bahnsteige für den allgemeinen Verkehr am 1. October auf den sämmtlichen hiezu in Aussicht genommenen, in dieser Beziehung rückständigen Hauptbahnstrecken und wichtigeren Nebenbahnen eingeführt wird. Dabei soll eine etwaige frühere Einführung dieser Massregel auf einzelnen Strecken, insbesondere in den westlichen Directionsbezirken, nicht ausgeschlossen sein, sofern hiedurch Vereinfachungen und Ersparnisse in der Verwendung des Zugsbegleitungspersonals herbeigeführt werden. Gleichzeitig soll dafür Sorge getragen werden, dass die Namen der Stationen in reichlicherem Masse angebracht werden, damit die Reisenden, welche bei der neuen Art der Fahrkartenprüfung mehr wie seither auf sich selbst angewiesen sind, dieselben vom Zuge aus erkennen können.

— (Ueberführungsgebühr für Stückgut im Verkehre mit Kleinbahnen.) Für die Ueberführung von Stückgut im Verkehre mit Kleinbahnen ist nach einem Erlasse des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 22. April eine Gebühr nur insoweit zu erheben, als unter gleichen Voraussetzungen, beispielsweise bei grösserer Länge der Verbindungsbahn, auch im Verkehre der Eisenbahnen unter einander eine Ueberführungsgebühr für Stückgut berechnet werden würde. Der Gebührenbetrag würde die ungefähren Selbstkosten der Ueberführung decken müssen.

Oldenburg. (Uebergang der Bahnlinie Essen—Löningen in den Staatsbesitz.) Die 13·63 km lange Eisenbahnlinie von Essen nach Löningen, welche Eigenthum der Gemeinde Löningen war, ist in den Besitz des oldenburgischen Staates übergegangen. Dieselbe ist vom 1. April ab als Theilstrecke der Oldenburgischen Staatseisenbahnen zu betrachten.

Italien. (Eröffnung der Küstenlinie Messina—Palermo.) Am 16. Juni wurde die Küstenlinie Messina—Palermo dem öffentlichen Verkehre übergeben. Dieselbe ist 234 km lang und hat folgende bedeutendere Stationen: Barcellona, Pattò, Noro, Militello, San Stefano, Castelnuovo, Cefalù, Termini. Mit dieser Linie und der demnächst zur Eröffnung gelangenden Linie Reggio—Calabria—Neapel ist die directeste Verbindung zwischen Rom und Palermo hergestellt. Die Linie Palermo—Messina ist um 104 km kürzer als die Messina—Catania—Rocca palumba—Palermo.

— (Einnahmen der italienischen Secundärbahnen.) Die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen in den ersten zehn Monaten des laufenden Betriebsjahres (d. i. vom 1. Juli 1894 bis zum Ende April 1895) waren im Vergleiche zum Vorjahre folgende:

Bezeichnung der Linien		Betriebsjahr 1894 95	Betriebsjahr 1893—94	Differenz
Turin-Ciriè-Lanzo	„	441.549	443.775	— 2.225
Arezzo-Fossato	„	245.512	236.759	+ 8.753
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	256.389	258.035	— 1.646
Turin-Rivoli	„	123.247	123.443	— 169
Basaluzzo-Frugarolo	„	7.463	9.439	— 1.976
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	247.141	215.918	+ 31.223
Ferrovie Economiche Biellesi	„	169.494	144.281	+ 25.213
Treviso-Vicenza und Padua-Bassano	„	594.700	598.060	— 3.360
Torre-Arsiero	„	122.700	129.292	— 6.592
Conegliano-Vittorio	„	67.500	68.506	— 1.006
Cividale-Portogruaro	„	201.900	206.444	— 4.544
Parma-Suzzara	„	114.500	115.980	— 1.480
Bologna-Portomaggiore	„	230.800	234.029	— 3.229
Padua-Montebelluna	„	108.500	111.445	— 2.945
Arezzo-Stia	„	113.500	117.946	— 4.446
Vicenza-Schio	„	286.200	288 464	— 2.261
Poggibonsi-Colle	„	38.780	45.548	— 6.768
Bergamo-Ponte della Selva	„	234.755	226.314	+ 8.441
Ferrovie del Lago di Lugano	„	62 278	57.405	+ 4.873
Settimo-Rivarolo-Cuorgne	„	52.411	51.392	+ 1.019
Monteponi-Porto Vesme	„	39.811	39.944	— 133
Eisenbahn Nord-Mailand	„	1,956.481	1,971.754	— 15.273
Novara-Seregno	„	400.589	374.371	+ 26.218
Santhià-Biella	„	560.745	567.069	— 6.324
Suzzara-Ferrara	„	230.603	225.031	+ 5.572
Sardische Eisenbahn Compagnia Reale	„	1,298.888	1,324.843	— 25.955
Sardische Secundärbahnen	„	587.421	562.518	+ 24.873

— Process der Provinzen Turin, Alessandria, Cuneo und Genua mit der Regierung wegen der von derselben den Ersteren aufgetragenen Beisteuer zum Baue der Linie Genua—Ovada—Asti.) Der Appellhof von Genua hat die Provinzen Turin, Alessandria, Cuneo und Genua und das Municipium von Turin von der ihnen von der Regierung aufgetragenen Beisteuer zum Baue der Linie Genua—Ovada—Asti im Betrage von circa 7 Millionen Lire losgesprochen.

(Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Der Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn war am 1. April folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	52	—	52
Mit vier gekuppelten Rädern	510	5	515
Mit sechs gekuppelten Rädern	489	3	492
Mit acht gekuppelten Rädern	178		178
Tenderlocomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern	62	—	62
Mit sechs gekuppelten Rädern	16	—	16
Tenderlocomotiven für den Verschiebedienst	13	—	13
Summe	1.320	8	1.328
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	56	—	56
Wagen I. Classe	486	—	486
Wagen II. Classe	733	—	733
Gemischte I. und II. Classe	456	—	456
Gemischte Wagen II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	1.662	—	1.662
Gemischte I., II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postpacketwagen	48	—	48
(für den Localdienst):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	53	—	53
Gemischte I. und II. Classe	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Summe	3.799	—	3.799
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	942	—	942
Mit Postabtheilung	—	—	—
Summe	942	—	942
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	85	5	90
Für Kleinvieh	60	—	60
Für Frachten, gedeckt	3.256	—	3.256
Für Frachten und Vieh, gedeckt	9.332		9.332
Für Frachten, offen, hochbordig	6.035	—	6.035
Desgleichen, niederbordig	2.557	—	2.557
Mit zerlegbarem Borde	694	—	694
Bordlos	27	—	27
Cisternenwagen	195	—	195
Reservoirwagen für Säuren	10	—	10
Schotterwagen	401	—	401
Gaswagen	12	—	12
Schneepflüge	62	—	62
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	47	—	47
Diverse	46	—	46
Zusammen	22.821	5	22.826

Belgien. (Internationale Schlafwagen-Gesellschaft im Jahre 1894.) Nach dem Hauptversammlungsberichte vom 16. April betrugen im Jahre 1894 die Einnahmen aus dem Wagenbetriebe und den kilometrischen Entschädigungen 5,776.900·02 Francs (gegen 5,437.335·36 Frcs. im Jahre 1893) und die verschiedenen Einnahmen 265.141·03 (284.103·06) Frcs., zusammen also 6,042.041·05 (5,721.439·42) Frcs. Die Ausgaben beliefen sich für den Betrieb auf 1,448.178·73 (1,385.410) Frcs., für Unterhaltung des Fahrparkes auf 1,061.796·76 (1,202.619·17) Frcs. und an allgemeinen Unkosten auf 662.409·95 (622.899·37) Frcs., im Ganzen also auf 3,172.385·44 (3,210.928·54) Frcs. Es verblieb also ein Betriebsüberschuss von 2,869.655·61 (2,510.510·88) Frcs., der sich durch 1126·65 (0) Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre auf 2,870.782·26 Frcs. erhöhte, aber nach Entlohnung des Aufsichtsrathes auf 2,867.476·53 (2,505.425·01) Frcs. zurückging. Davon wurden verzehrt 136.138·25 (136.490·02) Frcs. durch ausserordentliche Ausgaben, Steuern, Stempel, Gewinnantheile der Beamten u. s. w., 6845·15 (13.320·96) Frcs. durch Zuschuss zur Unterstützungscasse, 795.594·50 (715.000·10) Frcs. durch Verzinsung der Schuldverschreibungen, 156.459·28 (32.311·88) Frcs. durch Bankkosten und 1,126.000 (1,050.000) Frcs. durch Verzinsung der Schuldverschreibungen. Von dem 646.439·35 (558.302·05) Frcs. betragenden Rest waren 10 pCt. = 64.643·93 Frcs. den Rücklagen zuzuführen und 10 pCt. = 64.643·93 Frcs. dem Verwaltungsrathe und der Direction zuzubilligen, während 80 pCt. = 517.151·49 Frcs. den Antheilhabern zustanden. Der Gewinn ist auf 20 Frcs. für den Antheilschein im Nennbetrage von 500 Frcs. (also 4 pCt.) festgesetzt worden.

Die Schlafwagen-Gesellschaft war durch Besitz von Antheilscheinen, Schuldverschreibungen und anderen Guthaben an der in missliche Verhältnisse gerathenen Allgemeinen Baugesellschaft in Paris betheiligt; letztere hat nun nach einem zwischen Beiden getroffenen Abkommen ihr Grundcapital von 2,533.000 auf 506.600 Frcs. ermässigt und dann neue Antheilscheine geschaffen, die der Schlafwagen-Gesellschaft für ihr Guthaben in Zahlung gegeben wurden. Dadurch ist letztere der Hauptantheilhaber der Baugesellschaft geworden und hat ein unbeschränktes Einwirkungsrecht auf die Einrichtung und den Betrieb der Werkstätten von Saint-Ouen, die nunmehr besonders ihren Zwecken angepasst werden, erhalten. Die von der Schlafwagen-Gesellschaft gebildete Internationale Gesellschaft der grossen Hotels eröffnete 1891 ein solches in Lissabon, 1893 in Brindisi und Nizza, und 1894 in Therapia am Bosporus, in Cairo und Constantinopel.

Auf Grund eines auf 15 Jahre geltenden Vertrages hat die Schlafwagen-Gesellschaft vom 1. Juni 1894 ab einen täglichen Luxuszug zwischen Ostende und Wien eingerichtet. In Russland ist ein erster Versuch mit Speisewagen zwischen Moskau und Warschau gemacht worden, wobei die Bahn die Wagen, die Schlafwagen-Gesellschaft die Einrichtung liefert. Der Abschluss eines Vertrages mit dem russischen Staate über Einstellung von Schlafwagen zwischen Moskau-Sebastopol steht unmittelbar bevor. Mit der Warschau-Wiener Bahn ist der Vertrag über den Schlafwagenbetrieb zwischen Warschau und Granica auf 12 Jahre erneuert. In der Schweiz hat die Gesellschaft im letzten Sommer Speisewagen zwischen Basel und Lausanne neu eingestellt, die im Juni von Lausanne bis Brieg weitergeführt werden sollen. Seit dem Winter ist ein Schlafwagenverkehr zwischen Basel und Ventimiglia eröffnet. In Spanien sind seit 1. Juli 1894 Speisewagen zwischen Madrid und Barcelona eingestellt; ferner ist der Süd-Expresszug, der bisher über Madrid und die Caceresbahn lief, vom 1. Juni 1894 ab laut den auf 20 Jahre geltenden Verträgen über Medina, Salamanca und die Obeïra-Eisenbahn gelenkt worden. In Oesterreich-Ungarn sind neue Schlafwagenverkehre zwischen Budapest und Fiume, sowie zwischen Budapest und Zaribrod eingerichtet. In Italien ist im April der Vertrag mit der Mittelmeer-Gesellschaft bis 1905 verlängert und ein Speisewagen zwischen Modane und Turin eingestellt worden. In Deutschland ist der Vertrag für den Schlafwagenverkehr zwischen Berlin und Wien auf 15 Jahre erneuert. In Frankreich ist der Vertrag mit der Ostbahn auf 16½, der mit der Orléansbahn auf 20 Jahre erneuert. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Russland. (Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im Jahre 1894.) Die Gesammteinnahmen der russischen Eisenbahnen — mit Ausnahme der Irinowka- und St. Petersburg-Szestrorjezk-Eisenbahn — bezifferten sich im Jahre 1894 auf 351,816.217 Rubel, gegen 316,291.874 Rubel im Jahre 1893, und haben demnach eine Steigerung von 35,524.343 Rubel erfahren. Die Wersteinnahme ist von 11.311 R. im Jahre 1893 auf 11.650 R. im Jahre 1894 gewachsen. Von der Gesammteinnahme im Jahre 1894 entfallen auf die Staatsbahnen, die eine Ausdehnung von 16.886 Werst hatten (gegen 16.789 Werst im Jahre 1893), 200,378.010 R. (gegen 182,137.311 R. im Jahre 1893), und auf die Privatbahnen, deren Ausdehnung 14.289 (11.686) Werst betrug, 151,438.207 (134,154.563) R.

Der Personen- und Güterverkehr gestaltete sich im Jahre 1894 und 1893 wie folgt:

	Personen	Frachtgut Taus. Pud
1894	47,137.794	351,816.217
1893	44,196.472	316,291.874

Die grösste Steigerung der Einnahmen, bei Vergleichung mit dem Jahre 1893, hatten folgende Bahnen aufzuweisen: Katharinen-Bahn (10,402.564 R. gegen 6,764.987 R. im Jahre

1893), Kursk-Charkow-Asow (16,086.358 R. gegen 13,103.534 R.), Losowo-Ssewastopol (9,036.683 R. gegen 7,215.777 R.), Libau-Romny-Kalkuny (13,455.110 R. gegen 11,172.328 R.), St. Petersburg-Moskau (26,864.366 R. gegen 24,944.293 R.), Dwinsk-Witebsk 3,458.043 R. gegen 2,628.875 R.), Iwangorod-Dombrowo (4,168.149 R. gegen 3,432.143 R.), Fastowo (2,926.686 R. gegen 2,413.155 R.), Südwest-Bahnen (37,295.095 R. gegen 30.252.897 R.), Borowitschi (107.248 R. gegen 86.381 R.), Dshankoi-Feodossija (383.952 R. gegen 240.760 R.), Obojan (32.150 R. gegen 24.702 R.).

Die grösste Verringerung der Einnahmen weisen nachstehende Bahnen auf: Transkaukasische (15,721.598 R. gegen 18,830.273 R. im Jahre 1893), Nowotorshok (475.017 R. gegen 688.930 R.), Rshew-Wjasma (243.878 R. gegen 269.766 R.).

Schiffahrt.

Nord-Ostsee-Canal. (Abgabentarif.) Mit Allerhöchstem Erlasse vom 4. Juni ist der nachstehende Abgabentarif für den Nord-Ostsee-Canal genehmigt worden:

I. Für die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Canal werden von sämmtlichen Fahrzeugen, mit Ausnahme der zur kaiserlichen Marine und zur Canalverwaltung gehörigen, Abgaben nach folgenden Sätzen erhoben:

1. von beladenen Fahrzeugen für die ersten 600 Registertonnen netto je 60 Pfg., für die überschiessenden Registertonnen je 40 Pfg.;
2. von leeren oder in Ballast laufenden Fahrzeugen, und zwar von Fahrzeugen im Küstenfrachtverkehr (Gesetz vom 22. Mai 1881, R.-G.-Bl. S. 91) bis zu einer Grösse von 50 Registertonnen netto einschliesslich, sowie von Fahrzeugen, welche den Canal nach oder von der Eider durchlaufen, für jede Registertonne netto 40 Pfg.;
3. die geringste nach Nr. 1 und 2 zu entrichtende Abgabe beträgt 10 Mk.;
4. an Schlepplohn zahlen ausserdem Segelfahrzeuge bei Benützung der ordnungsmässigen Schleppzüge für die ersten 200 Registertonnen netto je 40 Pfg., für die überschiessenden Registertonnen netto je 30 Pfg., Segelfahrzeuge der unter Nr. 2 bezeichneten Art unter gleicher Voraussetzung für die ersten 200 Registertonnen netto je 25 Pfg., für die überschiessenden Registertonnen je 20 Pfg.

   Für die Gestellung von Schlepphilfe für Dampfer oder von besonderen Schleppern für Segelfahrzeuge setzt die Canalverwaltung die Gebühr nach Massgabe der Grösse der gestellten Schleppdampfer und der Dauer der Benützung fest.
5. Während der Monate October bis einschliesslich März werden die Abgabensätze unter Nr. 1—3 um 25 pCt. erhöht.
6. Bei der Feststellung des Gesammtbetrages der zu entrichtenden Abgabe werden Bruchtheile unter einer Mark nach oben auf volle Mark abgerundet.
7. In den vorstehenden Abgaben ist der Ersatz für die Benützung der sämmtlichen Betriebseinrichtungen des Canals, sowie für das Lootsen zwischen der Brunsbüttler oder der Rendsburger Schleuse einerseits und Friedrichsort andererseits mit einbegriffen.
8. Die Bedingungen und Gebühren für die Zulassung von Fahrzeugen, welche ihre Fahrt innerhalb des Canals beginnen oder endigen, werden von der Canalverwaltung festgesetzt.

II. Dieser Tarif trat am 10. Juni 1895 in Kraft. An demselben Tage trat der Abgabentarif für die Strecke des Nord-Ostsee-Canals zwischen der Holtenauer Mündung und der Rendsburger Schleuse vom 4. Juni 1894, R.-G.-Bl. S. 465, ausser Kraft.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Nachhang zur Jahresliste pro 1895 für den Bereich des Oberlandesgerichtes Zara.) In die Jahresliste wurde noch ein Gutsbesitzer aufgenommen, und beträgt die Zahl der Sachverständigen pro 1895 27, d. i. um zwei weniger als im Vorjahre. [8. Juni, Z. 32.720.]

Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen. (Generalversammlung.) Am 6. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten, Grafen Thun-Hohenstein, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Ludwig Wrba, die 15. ordentliche Generalversammlung der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche 81.639 Actien mit 251 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 vorgelegten Geschäftsberichte sind in dem Bestande der eigenen Eisenbahnen der Gesellschaft im abgelaufenen Jahre keine Aenderungen eingetreten. Dagegen ist am 14. Juni 1894 der letzte Theil der Eisenbahnlinie Salonichi—Monastir, die Strecke Vertekop—Monastir, eröffnet worden, so dass nunmehr, einschliesslich der eigenen gesellschaftlichen Strecken von 1263 km, im Ganzen 1482 km der Betriebsleitung der Gesellschaft unterstehen. Der Bericht macht ferner Mittheilung über den Bau weiterer Anschlussbahnen, sowie über anderweitig bevorstehende, die Interessen der Gesellschaft berührende Bauten in und um Constantinopel. Die Einnahmen des abgelaufenen Jahres betrugen 11·293 Millionen Francs, gegen 12·613 Millionen Francs im Jahre 1893; die Betriebsausgaben beziffern sich auf 6·55 Millionen Francs, gegen 6·71 Millionen Francs im Jahre 1893. Der Netto-Ueberschuss pro 1894 betrug 1,762.615 Francs. Hievon waren 5 pCt. = 88.130 Francs dem Reservefond zuzuführen, so dass, zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1893, im Ganzen 1,918.701 Francs der Generalversammlung zur Verfügung standen. Der Verwaltungsrath beantragte, dem Erneuerungsfond 200.000 Francs zuzuweisen, an die Actionäre eine Dividende von 16 Francs per Actie, d. i. zusammen 1·6 Millionen Francs zu vertheilen und die erübrigenden 118.701 Francs auf neue Rechnung vorzutragen. Dieser Antrag wurde nach Absolvirung des Verwaltungsrathes einhellig angenommen. In den gesellschaftlichen Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder Director Moriz Bauer, Adolf Ritter von Schenk und Carl Schrader wiedergewählt und der cooptirte österr.-ungar. Generalconsul R. Ritter von Bauer bestätigt. Mit der Wiederwahl der bisherigen Revisoren wurde die Generalversammlung geschlossen.

Bukowinaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 8. Juni wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Anton Ritter von Kochanowski und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Regierungsrathes Johann Fekete de Bélafalva, die 10. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bukowinaer Localbahnen abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche 24.419 Actien mit 973 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsberichte besitzt das Gesammtnetz in Folge Verkaufes der Localbahn Czernowitz—Nowosielitza eine Länge von 178 km. Auf diesem Netze wurden im Berichtsjahre 211.570 Personen und 416.502 t Güter befördert. Die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr betrugen auf den Localbahnlinien fl. 643.781 und auf den Schleppbahnen fl. 77.876, die Gesammtausgaben bei den Localbahnen fl. 391.337 = 60·8 pCt. der Einnahmen, bei den Schleppbahnen fl. 54.317 = 69·7 pCt. der Einnahmen. Die Generalversammlung beschloss nach Genehmigung des Rechnungsabschlusses und Ertheilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrath, von dem derselben zur Verfügung stehenden Reingewinne pro fl. 293.024 für die Prioritätsactien eine Dividende von fl. 10 = 5 pCt. und für die Stammactien eine solche von fl. 2.50 = 1½ pCt. auszuzahlen, für Pensionsverpflichtungen der Gesellschaft fl. 20.000 und für die Verfassung eines Vorprojectes betreffs einer Bahn von Kimpolung nach Dorna fl. 5000 zu reserviren und den restlichen Betrag von fl. 11.884 dem Brückenauswechslungs- und Schienenerneuerungsfond zu überweisen. Der Verwaltungsrath wurde hierauf ermächtigt, wegen Aenderung des § 14 der Gesellschaftsstatuten die erforderlichen Schritte zu unternehmen. In den Revisionsausschuss wurden Nikolaus Baron Mustatza und Carl Brück, dann Isidor von Janosz als Ersatzmann gewählt. In den Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder Emanuel A. Ziffer und Anton Ritter von Kochanowski einstimmig wieder- und Rudolf Gablenz neugewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten und Anton Ritter von Kochanowski zum Vicepräsidenten, dann die beiden Vorgenannten und Ober-Forstrath Julius Krutter zu Mitgliedern des Executivcomité gewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände, Raddrücke und Lademasse.) Von der geschäftsführenden Verwaltung ist das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände, Raddrücke und Lademasse herausgegeben worden. Durch das neue Verzeichniss wird das im August 1890 ausgegebene „Verzeichniss der zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge“ (nebst Nachträgen I und II), sowie die im October 1893 ausgegebene „Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademasse“ aufgehoben.

Literatur.

„Das Gesetz vom 18. Februar 1878, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen.“ Mit Erläuterungen herausgegeben von Dr. Ludwig Ritter von Kautsch, Concipist der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Dieses zu Wien 1895 in der Manz'schen k. und k. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung erschienene Werkchen stellt sich als eine mit vielem Fleisse geleistete Arbeit dar, welche das geltende Recht unter Zugrundelegung des Gesetzestextes und äusserst geschickter Verwerthung und Angliederung des durch die Gesetzesmotive, Spruchpraxis und einschlägige Literatur gebotenen Materials veranschaulicht und ausserdem versucht, einzelne Specialfragen, welche nach dem Gesetze als offen zu betrachten sind und auch der publicistischen Behandlung bisher entbehrten, einer fachgemässen Erörterung zu unterziehen.

Jedem, der sich in das schwierige Gebiet des Enteignungsrechtes für Eisenbahnzwecke einweihen will, wird das Büchlein ein willkommener Leitfaden sein, und auch für jeden anderen, der sich bezüglich einzelner Details zu orientiren bestrebt ist, kann dasselbe, zumal ein sehr genaues alphabetisches Register beigegeben erscheint, als ein werthvolles Nachschlagewerk bezeichnet werden.

Wir können die Schrift umsomehr empfehlen, als wir in derselben die derlei Werken sonst eigene Trockenheit in der Behandlung des Stoffes zu unserer Freude vermissen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 25. Juni d. J. dem Vorstande der Baudirection für die Wiener Stadtbahn, Hofrathe Friedrich Bischoff Edlen von Klammstein das Ritterkreuz des Leopold-Ordens taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Juni 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	3523·85	1296·64	2283·58	2536·91	1174·27	539·29	289·33	1424·23
Roggen	994·42	735·76	223·62	1506·56	687·43	508·20	101·14	1094·49
Gerste	17·05	77·47	68·39	26·13	1628·74	596·43	1327·85	897·32
Hafer	223·26	248·65	225·70	246·21	20·05	301·33	20·05	301·33
Erbsen	359·92	211·60	325·61	245·91	631·44	100·22	439·19	292·47
Bohnen	91·63	196·16	148·38	139·41	289·52	49·94	—	339·46
Raps	9·91	—	1·01	8·90	215·96	151·84	367·80	—
Wicken	364·58	43·06	206·53	201·11	465·29	49·79	102·65	412·43
Leinsamen	411·00	—	—	411·00	—	—	—	—
Rübensamen	258·23	—	—	258·23	—	—	—	—
Mohn	171·39	—	100·08	71·31	410·72	—	12·87	397·85
Kleesaat	14·10	5·86	—	19·96	—	—	—	—
Senf	106·75	—	3·54	103·21	—	—	—	—
Diverse	604·66	333·87	505·41	433·12	90·34	200·72	203·13	87·93
Zusammen	7150·75	3149·07	4091·85	6207·97	5613·76	2497·76	2864·01	5247·51
Versicherungswerth ö.W. fl.	73.587	32.569	39.583	66.573	56.993	18.080	29.373	45.700
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	2	—	—	2	3	—	—	3
Versicherungswerth ö.W. fl.	2.000	—	—	2.000	8.500	—	—	8.500
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	2.500	—	—	2.500
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	1.500	—	—	1.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband, Theil II, Heft I.

Aufnahme der Station Düsseldorf-Derendorf in den Ausnahmetarif Nr. 61 für Baumwollwaaren etc.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1895 wird die Station Düsseldorf-Derendorf mit den für Düsseldorf-Bilk bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 61 für Baumwollwaaren und Garne aufgenommen.

Wien, am 1. Juli 1895. [462]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband, Theil II, Heft I.

Berichtigung zum Ausnahmetarif Nr. 10 II.

Auf Seite 338 des vom 1. Juni 1895 giltigen Tarifes für den vorbezeichneten Verband hat die Aufschrift zu lauten: „Ausnahmetarif Nr. 10 II für die Beförderung von Eiern von Geflügel.“

Wien, am 1. Juli 1895. [463]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Theil VI, Heft Nr. 2, Ausnahmetarif für Obst vom I. Jänner 1894).

Einbeziehung der Station Brčka.

Die Station Brčka-Gunja der Vinkovci-Brčkaer Eisenbahn hat die Bezeichnung „Gunja“ erhalten. Die auf bosnischem Gebiete liegende Station Brčka wird mit Giltigkeit ab 15. Juli 1895 mit directen Frachtsätzen versehen, welche durch Anstoss von 0·10 Mark für 100 kg an die für Gunja (bisher Brčka-Gunja) bestehenden Sätze zu bilden sind.

Wien, am 2. Juli 1895. [464]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen.

(Normalspurige Linien.)

Nachträge zum Kilometerzeiger und zum Gütertarife.

Am 1. Juli 1895 treten in Kraft:

1. Zum Kilometerzeiger für den Binnen-Güterverkehr u. s. w. vom 1. April 1888 der Nachtrag XXI. Er enthält u. A. Entfernungen für die Verkehrsstelle Stötteritz, sowie Entfernungen und Bestimmungen für die Verkehrsstellen der Linie Löbau—Weissenberg, deren Eröffnung für den Betrieb besonders bekanntgemacht werden wird.
2. Zum Binnen-Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893 der Nachtrag V. Dieser enthält u. A. Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes für Verbindungsbahnen u. s. w., sowie Aenderungen und Ergänzung der Tariftabellen. Der Ausnahmetarif 9 (Abraummassen) und die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 b (Braunkohlen pp.) für den Verkehr von Groitzsch werden aufgehoben, jedoch erst mit Wirkung vom 15. August 1895.

Abdrücke der Nachträge können durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 25. Juni 1895. [465]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

(Poprádthaler Localbahnen.)

Neue Tarife.

Am 15. Juli 1895, bezw. vom Tage der Eröffnung der Tátra-Lomniczer Theilstrecke der Poprádthaler Localbahnen gelangen für die Linien dieser Localbahnen ein neuer Local-Personen- und Gepäckstarif, sowie ein neuer Local-Gütertarif zur Ausgabe, durch welche der vom Eröffnungstage giltige Local-Personentarif sammt Nachtrag I und II, sowie der vom 1. März 1890 giltige Local-Gütertarif dieser Localbahnen ausser Kraft gesetzt werden.

Exemplare dieser Tarife sind bei der Tarifabtheilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria-Valeria-utcza 11 szám) erhältlich.

Budapest, am 1. Juli 1895. [466]

Die Direction der k.k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Breslau-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages X.

Mit 15. Juli 1895 tritt zum Breslau-Sächsischen Verbandstarif vom 1. August 1891 der Nachtrag X in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i/B., sowie bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Der Nachtrag enthält einen neuen Kilometerzeiger für einige deutsche Stationen.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau erhältlich.

Wien, am 27. Juni 1895. [467]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr. (Neuer Tarif.) Am 1. Juli trat für die directe Güterabfertigung zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Luxemburgischen Wilhelms-Bahn und der Prinz Heinrich-Bahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Bayerisch-Elsass-Lothringische Gütertarif vom 1. August 1891 (früher Theil II, Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes für den Verkehr zwischen deutschen Bahnen) nebst den dazu erschienenen Nachträgen und sonstigen Verfügungen ersetzt wird.

Der neue Tarif kann um den Preis von 80 Pfg. für ein Stück bei dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München, sowie bei der Drucksachenverwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen bezogen werden.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neue Nachträge.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli ist der V. Nachtrag zum Tarifheft II A (Verkehr Badische Bahnen—Ostschweiz), der V. Nachtrag zum Tarifheft II D (Verkehr Pfälzische Bahnen—Ostschweiz), der II. Nachtrag zum Tarifheft II E (Verkehr Hessische Ludwigsbahn—Ostschweiz), sowie ein neuer Ausnahmetarif für Cement ab Heidelberg nach der Ostschweiz erschienen. Die Nachträge, welche ebenso wie der Ausnahmetarif für Cement von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich abgegeben werden, enthalten u. A. ermässigte Frachtsätze für Zucker ab Frankenthal, Gross-Gerau, Neckarau und Waghäusel, Frachtsätze für Holz, Holzstoff u. s. w. ab Aschaffenburg, für Getreide ab Würzburg und für Palmöl u. s. w. ab Budenheim und Gross-Gerau. Ferner enthält der II. Nachtrag zum Heft II E eine Bestimmung, wonach vom 1. October ab die Artikel Mahlproducte, Mehl und Malz von der Beförderung zu den Sätzen des Specialtarifes für bestimmte Frachtstückgüter im Verkehre mit Aschaffenburg H.L.B. ausgeschlossen werden. Durch diese Massnahmen treten Frachterhöhungen ein.

Breslau-Sächsischer Güterverkehr. (Nachtrag X.) Am 1. Juli ist zu dem oben bezeichneten Verbands-Gütertarife der Nachtrag X in Kraft getreten. Derselbe enthält anderweite, zum Theil ermässigte, zum Theil erhöhte Entfernungen zwischen den Stationen Gera (Reuss), Gera-Pforten, Grossenhain (Z.G.B), Grosszschocher, Kamenz i. S., Leipzig II (Dresdener Bhf.), Plagwitz-Lindenau-Weida und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen des vormaligen Directionsbezirkes Breslau, sowie der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits. Insoweit Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis zum 15. August in Wirksamkeit.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Sächsisch-Thüringischer Verband. (Neue Nachträge.) Am 1. Juli gelangten zum Gütertarif Heft 1 und 2 die Nachträge XX, bezw. VIII zur Einführung. Ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen des Artikelverzeichnisses der Ausnahmetarife für Holz und für gewisse Kalisalze enthalten dieselben neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Stötteritz und Weissenberg in Sachsen der Sächsischen Staatsbahn; Nachtrag XX zu Heft 1 enthält ausserdem Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Tennstädt des Directionsbezirkes Erfurt.

Die in den Nachträgen vorgesehenen Entfernungen etc. für Tennstädt und Weissenberg in Sachsen treten erst mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Herbsleben—Tennstädt, bezw. Löbau—Weissenberg in Sachsen in Kraft, welcher besonders veröffentlicht werden wird.

Abdrücke dieser Nachträge sind von Anfang Juli bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen erhältlich.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Directer Personen- und Gepäckstarif mit der Riesengebirgsbahn.) Am 1. Juli gelangte der Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Preussischen Staatsbahnen einerseits und der Riesengebirgsbahn andererseits zur Einführung. Derselbe kann bei den Fahrkarten-Ausgabestellen der grösseren Stationen des Directionsbezirkes Breslau, auf den Fernstationen der Berliner Stadtbahn, dem Schlesischen und Görlitzer Bahnhof in Berlin, ferner in Frankfurt a. O., Guben, Posen, Lissa i. P. und auf den Stationen der Riesengebirgsbahn eingesehen werden.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Alexandrowo transito. (Tarifsänderung, bezw. Ergänzung). Vom 1. Juni ab ist die Station „Carlsruhe Rangirbahnhof" für den Wagenladungsverkehr mit den für die Station „Karlsruhe Hauptbahnhof" der Badischen Staatseisenbahnen giltigen Entfernungen und Frachtsätzen in den Ausfuhrtarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Alexandrowo transito zur Ausfuhr nach Russland aufgenommen worden. Ferner werden mit Giltigkeit vom 15. August die in den Anhängen zu Theil I und II desselben Tarifes enthaltenen Frachtsätze der Station Schramberg der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen in den Tarifclassen unter 5000 kg um 0·02 Mk. und in den Tarifclassen zu 5000 und 10.000 kg um je 0·04 Mk. für 100 kg erhöht.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neue Nachträge.) Am 1. Juli traten zu den Verbands-Gütertarifen, Theil II, nachverzeichnete Nachträge in Kraft:

4. Nachtrag zu Heft 3, erste Abtheilung (Verkehr Altona, Hannover, Oldenburg und Lübeck-Büchen—Ostschweiz), enthaltend Aufnahme der Station Wilhelmsburg des Directionsbezirkes Altona und der Station Schlieren der Schweizerischen Nordostbahn.

1. Nachtrag zu Heft 5, zweite Abtheilung (Verkehr Berlin, Breslau, Erfurt, Magdeburg, Frankfurt a. M. u. s. w.—Mittel- und Westschweiz), enthaltend anderweite (ermässigte) Frachtsätze der Stückgutclasse 2 und der Wagenladungsclassen A und B im Verkehre mit Breslau märk. und Freiburg. Bhf., Forst (Lausitz), Gassen, Hansdorf, Hirschberg, Hirchfelde, Kohlfurt, Landeshut, Lauban, Penzig, Rauscha, Rietschen und Sagan, anderweite (ermässigte) Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 b—d — Eisen etc. in Wagenladungen — im Verkehre mit Gassen, Lauchhammer und Mallmitz, Aufnahme der Station Eutritzsch des Directionsbezirkes Halle a. d. S., die bereits verkündigte Ausdehnung des Ausnahmetarifes Nr. 30 für Kaolin auf weitere Artikel und eine Aenderung der Bestimmungen über die Abfertigungsverhältnisse der Station Vienenburg.

Ausserdem enthalten sämmtliche Nachträge Mittheilungen über die Aenderungen, welche in den Tarifen in Folge der Neuorganisation der preussischen Staatsbahn-Verwaltung zur Zeit nöthig sind.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif. (Nachtrag 6.) Am 1. Juli tritt zu dem vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält einige Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen, sowie die Ausscheidung der bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen aus diesem Tarife in Folge der Einführung eines besonderen bayerischen Vicinal- und Localbahn-Schnitttarifes. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 1. September in Kraft. Abzüge des Nachtrages sind unentgeltlich von dem Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin, Stadtbahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. (Aufhebung des Ausnahmetarifes 6 für Garne etc.) Vom 1. October ab werden die seitherigen Sätze des Ausnahmetarifes 6 für Garne aller Art und Baumwollgewebe etc. im Verkehre zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau einerseits und Stationen der Badischen Staatsbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits für gestreifte Baumwollgewebe ausser Kraft gesetzt. Von dem vorgedachten Tage ab treten für gestreifte Baumwollgewebe erhöhte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, welche auch für Baumwollgewebe, sammetartige, gemusterte oder façonnirte, sämmtlich roh, d. h. nicht gebleicht, nicht gefärbt, nicht bedruckt oder appretirt und nicht aus gebleichten oder gefärbten Garnen bearbeitet, Anwendung finden. Nähere Auskunft über die neue Fassung des Ausnahmetarifes und über die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze ertheilt die kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt.

Französch - Belgisch - Deutsch - Russischer Verkehr. (Aenderung der russischen Strecken-Frachtsätze.) Die in den Tariftabellen der Hefte 2 und 3 des Gütertarifes, Theil II, vom 1. März n. St. ab Schnittpunkt östlich enthaltenen russischen Strecken-Frachtsätze der Normalclasse I, welche gemäss Bekanntmachung vom 8. Mai am 1. Juli n. St. Wirksamkeit erlangen sollten, treten erst mit dem 13. Juli n. St. in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1058	Südbahn-Gesellschaft		Zinkerze	Sterzing	Cilli	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und nur bei Verwendung leer retourgehender Kohlenwagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	128 Heller	102 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		
1059	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Holzkohle	Vizvar	Pitten	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	106·8	96	10·8	Im Kartirungswege		
				Zákány transit					100·8	84	16·8			
									Heller inclusive ungar. Steuer		Heller			
1060	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hydraulischer Kalk (Roman-Cement), in Fässern oder Säcken verpackt, jedoch nur wenn die Sendungen durch in die Fässer eingebrannte, bezw. auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hydraulischer Kalk (Roman-Cement) kenntlich gemacht sind	Kiefersfelden	Pressbaum	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen u. Frachtbrief	Vom 15. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Nachtrag VI vom 1. Juni 1895 zu Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892, Ausnahmetarif Nr. 41	Kreuzer ö. W. —	47	—	Im Kartirungswege		
				Kiefersfelden	Purkersdorf				54	47	7			
				Kufstein	Pressbaum				—	48	—			
				Kufstein	Purkersdorf				55	48	7			
1061	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Pflaumen, getrocknete, und Pflaumenmus in Fässern	Brčka, Station der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Passau transit, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen nach Paris oder darüber hinaus bestimmt sein	Vom 1. August 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Localtarif		42·50 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		

Im Uebrigen erfolgt die Abfertigung der Sendungen nach Massgabe der Bestimmungen des im Oesterr.-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verbande bestehenden Ausnahmetarifes für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus von ungarischen Stationen nach Passau transit (für Paris und darüber hinaus), giltig vom 1. Jänner 1895.

Gleichzeitig ist der in diesem Ausnahmetarife enthaltene Name der Station „Brčka-Gunja" der kgl. ungar. Staatsbahnen unter Beibehaltung des bisherigen Frachtsatzes auf „Gunja" abzuändern.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1062	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. österr. Staatsbahnen	Papier und Pappendeckel	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Heinrichsthal	Bei Aufgabe a) in beliebigen Mengen; b) von mindestens 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbar-Verkehr, giltig vom 1. Juli 1893	a) 153·2 kr. b) 111·8 kr.	a) 110·4 kr. b) 108·0 kr.	a) 42·8 kr. b) 3·8 kr.	Im Kartirungswege		
				Wien Nordbahnhof					a) 149·2 kr. b) 111·1 kr.	a) 108·4 kr. b) 107·0 kr.	a) 40·8 kr. b) 4·1 kr.			
1063	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband (siehe unten)											

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.

Nachtrag I zum Tarife Theil III — Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Juli 1895.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse.

Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 wird für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut im Verkehre von den auf Seite 3 bis 15 des vorbezeichneten Nachtrages enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bei einem Durchlaufe von mindestens fünfzig Kilometern auf österreichischem Gebiete unter Einhaltung der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 vom 29. December 1894, Post 2879 sub Punkt 1 bis 5 angeführten Bedingungen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den mährisch-schlesischen Nachbarverkehr, giltig vom 1. Juli 1893, ab Oderberg am 1. Juli 1895 giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Specialtarifes 1 **im Rückvergütungswege** bewilligt.

Hiedurch tritt der letzte Absatz der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 vom 29. December 1894, Post 2879, enthaltenen Publication ausser Kraft.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 78. **Wien, 6. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 31. Mai 1895*) für die Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz (Luditz)-Buchau.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Dr. Emanuel Milner, Grossgrundbesitzer in Luk, Josef Čermak, Bürgermeister, und Eduard Rickardt, Stadtrath in Rakonitz, Franz Sandner, Bezirksobmann, und Franz Fassl, Bürgermeister in Jechnitz, Wilhelm Rispler, Bürgermeister, und Dr. Fidelis Reiner, Stadtrath in Buchau, Franz Braun, Bezirksobmann, Anton Reissig, Bürgermeister, und Dr. Franz Zahn, Stadtrath in Luditz, Ernst Veit, Notar in Petschau, und Carl Porschitz, Bürgermeister in Theusing, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Rakonitz über Pladen nach Petschau mit einer Abzweigung von Protiwitz (Luditz) nach Buchau gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Rakonitz der Staatsbahnlinie Rakonitz—Protivin über Jechnitz nach Pladen zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Pilsen—Dux und von da über Protiwitz (Luditz) und Theusing nach Petschau zum Anschlusse an die projectirte Bahnlinie Marienbad—Karlsbad mit einer Abzweigung von Protiwitz (Luditz) nach Buchau.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort nach Ertheilung des Bauconsenses zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 10.000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

---

*) Enthalten in dem am 3. Juli 1895 ausgegebenen XLV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 87.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefondes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden.

Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn.

Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 11.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung unter Garantie des Landes bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat das von den Concessionären bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommene Anlehen an Stelle der Concessionäre bis zur vollständigen Rückzahlung dieses Anlehens zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 2, bezw. anstatt der nach Absatz 1 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der vorbezeichneten, nach den Bestimmungen im Absatze 1 und 2 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem Darlehensreste der Landesbank des Königreiches Böhmen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen nnd unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, Z. 4, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am einunddreissigsten Tage des Monates Mai im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und fünf, Unserer Reiche im siebenundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Rakonitz nach Petschau mit Abzweigung von Protiwitz nach Buchau.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Rakonitz nach Petschau mit Abzweigung von Protiwitz nach Buchau ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km pro Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892) für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von dem genannten Amte zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebführung allen Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 86·7 km lange Bahnlinie Rakonitz—Petschau zweigt westlich aus der Gemeinschaftsstation Rakonitz der k. k. Staatsbahnen und der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ab, entwickelt sich unter Berührung der Ortschaften Senomat, Schanowa, Pschoblik und Woratschen an den südlichen Thalabhängen des Rakonitz- und Jechnitz-Baches und ersteigt, durch das Engthal des Jechnitz-Baches führend, die Wasserscheide

bei Jechnitz. Von hier aus senkt sich die Trasse in das Thalgebiet von Pladen und findet ihren Anschluss am Südende der Station Pladen der k. k. Staatsbahnen.

In ihrem weiteren Zuge führt die Bahn über den Sattel nächst Alberitz, ersteigt nach Berührung der Gebiete von Leschkau und Lubenz die Höhe von Chiesch und gelangt in die Station Protiwitz.

Nach dem Verlassen dieser Station führt die Trasse entlang des Schnella-Baches aufwärts, im Süden das Gebiet der Stadt Luditz berührend, tritt in das Thal des Worka-Baches und gelangt über die Gebiete von Stiedra, Pürles und Kummerau in das Thal des Toller-Baches. Nach Berührung des Gebietes von Theusing findet die Trasse, anfangs dem Thale des Ritzer-Baches, dann jenem des Tepl-Flusses abwärts folgend, in der Station Petschau ihren Anschluss an die projectirte Bahnlinie Marienbad—Karlsbad.

Die circa 16·9 km lange Abzweigung Protiwitz—Buchau mündet westlich aus der Station Protiwitz der vorangeführten Hauptlinie, führt, dem Thallaufe des Trasowka-Baches aufwärts folgend, unter Berührung der Ortsgebiete von Bohentsch und Mokowitz zur Wasserscheide zwischen dem Trasowka- und Schinka-Bache und gelangt, gegen die Romes-Mühle bei Tescheditz abwärts führend, nach Buchau, woselbst im Norden der Stadt die gleichnamige Endstation angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Stationen Rakonitz und Pladen herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 12, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist. Desgleichen sind die Concessionäre verpflichtet, anlässlich des Anschlusses der Localbahn Marienbad—Karlsbad an die Station Petschau, sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes eine Vereinbarung mit den Concessionären der Linie Marienbad—Karlsbad, bezw. mit der betriebführenden k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzustreben.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber etwa abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der Anschlussbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 200 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium erlassenen diesbezüglichen Vorschriften massgebend.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 200 m hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 m zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

In den Bögen hat eine Ermässigung der Bahnneigung im Sinne der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen nnd Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, in den Anschluss- und Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten innerhalb der Strecke Rakonitz—Petschau eine Kronenbreite von 4·3 m und innerhalb der Abzweigung Protiwitz—Buchau eine solche von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisachse innerhalb der Strecke Rakonitz—Petschau mindestens 1·9 m und in der Zweiglinie Protiwitz—Buchau mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens innerhalb der Strecke Rakonitz—Petschau eine Breite von mindestens 0·4 m und innerhalb der Abzweigung Protiwitz—Buchau eine solche von mindestens 0·3 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen innerhalb der Strecke Rakonitz—Petschau 0·6 m und innerhalb der Abzweigung Protiwitz—Buchau mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden. Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen; bei sonstigen Wasserläufen kann, insofern deren Hochwässer kein Treibeis, Holz etc. führen, dieser Abstand auf 0·5 m ermässigt werden.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen, und zwar für die Strecke Rakonitz—Petschau nach dem Oberbausystem XI der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 31·72 kg Gewicht per laufendes Meter und für die Abzweigung Protiwitz—Buchau nach dem Oberbausystem XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht pro laufendes Meter auszuführen. Beim Oberbau der letztgenannten Strecke wird jedoch gestattet,

dass die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte 77·5 cm betragen darf und dass in geraden Strecken, sowie in Bögen bis zum Halbmesser von 250 m die im obbezeichneten Normale vorgeschriebene Anzahl Kleinmaterials per Schienenlänge eine Verminderung erfahren kann.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern innerhalb der Strecke Rakonitz—Petschau eine Breite von 3·15 m und innerhalb der Abzweigung Protiwitz—Buchau eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen mindestens 0·25 m und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die Entfernung der Wärterhäuser innerhalb der Strecke Rakonitz—Petschau darf nicht über 5 km betragen.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn der Abzweigungslinie Protiwitz—Buchau nur dort zur Ausführung, wo solche durch das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug“.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind. Ueber etwaige Anordnung des k. k. Handelsministeriums ist innerhalb der Strecke Rakonitz—Petschau eine zweite Sprechleitung herzustellen, in welche ausser den Endpunkten der Bahn nur die grösseren Mittelstationen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitungen durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollten, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Die Bahn ist innerhalb der Strecke Rakonitz—Petschau mit elektrischen Glockenschlagwerken zu versehen, für welche eine besondere Leitung auszuführen ist.

Die Glockenschlagwerke sind entsprechend der Verordnung des k. k. Handelsministers vom 27. Jänner 1893, Z. 14.657 ex 1892 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 23 ex 1893), auf freistehenden Signalbuden anzubringen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

In sämmtlichen Stationen sind Central-Weichenstellanlagen mit optischen Controleinrichtungen auszuführen, in den Kreuzungsstationen der Strecke Rakonitz—Petschau sind je zwei Distanzsignale, in der Station Protiwitz überdies ein drittes Distanzsignal in der Richtung gegen Buchau herzustellen.

Diese Distanzsignale sind in entsprechende Abhängigkeit von jenen der Einfahrtsweichen zu bringen.

Die Ausgestaltung dieser Anlagen hat nach den Weisungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium zu erfolgen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstationen Rakonitz, Pladen und Petschau herzustellenden Signale und Weichensicherungsanlagen sind in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen abzuschliessenden Vereinbarungen einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der hierüber im Bau- und Betriebsvertrage zu treffenden Bestimmungen, die Entscheidung dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen, Dienstwagen, Lastwagen) erfolgt durch die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen gegen Ueberweisung eines als Minimalsatz geltenden Betrages von 5000 fl. pro Kilometer Länge in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Belastung einer Locomotivachse jener Maschinen, welche auf der Strecke Rakonitz—Petschau verkehren, darf im voll ausgerüsteten Zustande 14 t, und jener Maschinen, welche auf der Zweiglinie Protiwitz—Buchau verkehren, 13 t nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahnstrecke Protiwitz—Buchau in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Abzweigungslinie Protiwitz—Buchau in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 16. Juni 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau. Herstellung einer Huntebahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Gebrüder Dudek in Settenz für die Errichtung einer Huntebahn von ihrer Fabrik zur Rampe des Güterschuppens in der Station Settenz für den 8. Juli anberaumt. [G.-I.-Z. 12.641.)

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gablonz hat die Localcommission, betreffend die Beschwerde des Anton Mai wegen Unzulänglichkeit des bei seinem Hause in Gablonz durch die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn erbauten Brunnens, auf den 10. Juli anberaumt. [H.-M.-Z. 38.532.]

Localbahn Časlau-Zleb und Skovic-Vrdy Bučic. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Caslau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Project für die Errichtung von definitiven Schneeschutzanlagen längs den Strecken Časlau—Zleb und Skovic—Vrdy Bučic, auf den 6. Juli anberaumt. [H.-M.-Z. 38.207.]

Localbahn Kapfenberg — Seebach - Au. (Bauherstellungen.) Das vom steiermärkischen Landes-Eisenbahnamt vorgelegte Project für die Erweiterung der Passagierräume und für die Herstellung eines Magazins in der Station Kapfenberg der Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Graz mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens in h. a. Namen zu ertheilen. [20. Juni, H.-M.-Z. 35.586.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 6 Locomotiven und 30 Personenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Südbahn-Gesellschaft erbetene Genehmigung zur Anschaffung nachstehender Fahrbetriebsmittel ertheilt, und zwar: für 3 Stück Schnellzugs-Locomotiven mit 4 gekuppelten Rädern sammt sechsräderigen Tendern nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 17. December 1887, Z. 46.793, genehmigten Type, ferner für 3 Stück Güterzugs-Locomotiven mit 6 gekuppelten Rädern sammt sechsräderigen Tendern nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 24. Mai 1888, Z. 15.207, genehmigten Type, endlich von 4 Stück Personenwagen I./II. Classe, 8 Stück Personenwagen II. Classe und von 18 Stück Personenwagen III. Classe, sämmtlich versehen mit Spindel- und Vacuumbremse, Dampfheizung (System Haag) und combinirtem elektrischen Intercommunicationssignal (System Kohn & Rayl), nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 25. December 1890, Z. 53.105, genehmigten Typen. Sämmtliche Fahrbetriebsmittel müssen in inländischen Fabriken hergestellt werden. [Z. 33.259.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.)

2. Juli. In Folge Erdrutschung zwischen Gaishorn und Treglwang musste Zug 926 unterbleiben und konnte der Verkehr der Züge 901 und 902 nur durch Umsteigen an der Unterbrechungsstelle aufrecht erhalten werden.

3. Juli. Ebenso musste Zug 925 unterbleiben. Zug 914 konnte die Unterbrechungsstelle wieder passiren, und ist die Verkehrsstörung behoben.

Südbahn-Gesellschaft:

1. Juli. Wegen Felsabrutschung bei km 142·1/2 zwischen Pörtschach am See und Velden der Linie Marburg—Franzensfeste war die genannte Strecke von 6 U. 30 M. Früh bis 10 U. 30 Min. Vormittags unterbrochen, und konnte der Verkehr der Züge 402 und 409 nur durch Umsteigen an der Unterbrechungsstelle aufrecht erhalten werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Concessionirung zum Ausbau und Betriebe der projectirten Nógráder Comitatsbahn, d. i. der Linie Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 67 vom 5. Juni verlautbart den vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau der projectirten Localbahn Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz, deren Theilstrecke Balassa-Gyarmat—Losoncz eine Fortsetzung der Eypelthalbahn, d. i. der Linie Párkány-Nána—Csata—Balassa-Gyarmat ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 ex 1894). Der Concessionswerber für diese von der Station Aszód aus die Hauptlinie Budapest—Aszód—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen in der Endstation Balassa-Gyarmat mit der Linie Párkány-Nána—Csata—Balassa-Gyarmat des Staatsbetriebes und von dort aus in der Station Losoncz neuerdings mit erstgenannter Hauptlinie Budapest—Hatvan—Losoncz—Ruttka verbindende, das Nógráder Comitat in seiner ganzen Länge in der Richtung von Süden nach Norden durchschneidende Linie ist der Budapester Ingenieur Stefan Popper. Die Gesammtkosten dieser als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1881 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden, 111·73 km langen Linie sind mit 3,740.000 fl., d. i. mit 33.474 fl. per laufenden Bahnkilometer bemessen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 23. Mai, Z. 20.462, dem Einwohner von Jász-Monostor, Béla Fay, für
   a) eine von der Station Süly-Sáp (zwischen den Stationen Budapest und Szolnok) der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Köka, Tó-Almás, Szent-Lörincz-Káta und die Gemarkung der Gemeinde Jász-Felsö-Szent-György in der Station Jászbereny mit der Linie Hatvan—Szolnok der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende
   b) eine von Jászberény oder einem sonstigen geeigneten Punkte der projectirten Linie a) aus diese über Jász-Jókóhalma, Jász-Dózsa und die Gemarkung der Gemeinde Tarna-Örs in der Station Heves mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Mátraer Localbahn, d. i. der Linie Kis-Terenne—Kis-Ujszállas, verbindende
   c) eine von der Station Heves abzweigende und die Linie b) über die Gemarkung der Gemeinde Tisza-Nána in der Station Poroszló mit der Linie Debreczen—Füzes-Abony verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres;
2. Mit Erlass vom 23. Mai, Z. 27.884, der Kassa (Kaschau)-Tornaer Eisenbahn-Actiengesellschaft für
   a) eine von der Endstation Torna der Localbahn Kassa-Torna aus diese über Görgö und die Gemarkung der Gemeinde Almás, Kraszna-Horka in der Station Rozsnyó (Rosenau) mit der Linie Bánréve—Dobsina der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende
   b) eine von der Station Meczenzéf der Linie Szepsi—Meczenzéf der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese in der zukünftigen Station Bodóka mit der projectirten Localbahn Meczenzéf—Markusfalva (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7, Vorconcession Post 2 a, b, c) verbindende
   c) eine von der zukünftigen Station Bodóka aus bis Kovácsvágás führende Flügelbahn der Linie b)

   auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 23. Mai, Z. 31.553, dem Reichstagsabgeordneten Julius Terényi für eine von der Station Gyula (zwischen Nagyvárad und Csaba) der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Gyula-Vársánd, Nagy-Zerind, Miske, Vadász, Simonyfalva und die Gemarkung der Gemeinde Apati bis Talpa (Comitat Bihar) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einberufung einer Enquête in Angelegenheit der für die diesjährige Herbstcampagne des Getreideverkehres zu treffenden Vorkehrungen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen beauftragt, so wie im vorangehenden auch in diesem Jahre eine Enquête-Commission einzuberufen, in welcher über jene Massnahmen berathen werden soll, welche im Interesse der coulanten Abwicklung des Cerealienexportes in der diesjährigen Herbstcampagne (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1894) getroffen werden sollen. Diese Commission, in welche nebst den diesbezüglich massgebenden Vertretern der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der im Bereiche der Länder der Stefanskrone betriebenen, dabei interessirten Privatbahnen, sowie jener der Schiffahrtunternehmungen Delegirte der Budapester Handels- und Gewerbekammer, der Producenten, der Kaufmannschaft, Exporteure etc. zu berufen sind, wird jedoch diesmal für später als sonst, und zwar erst für Mitte Juli einberufen werden, nachdem von fachmännischer Seite begründet wurde, dass erst bis dahin ein genaues Bild über Ernte- und Exportaussichten gegeben werden kann. Bei diesem Anlasse werden die Direction der Ungar. Staatsbahnen sowohl, als jene der anderen Verkehrsanstalten Bericht über die zur Verfügung stehenden Betriebsmittel erstatten.

Baranya-Szent-Lörincz—Szlatina—Nasiczer Localbahn-Actiengesellschaft. (Erste ordentliche Generalversammlung.) Am 19. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Concessionärs und nunmehrigen Directions-Präsidenten, k. u. k. Truchsess Heinrich von Francisci, Vicepräsident des croatischen Landtages und Reichstags-Abgeordneter, die diesjährige, und zwar erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Baranya-Szent-Lörincz—Szlatina—Nasicz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 und 104 ex 1894), bei welcher 25.042 Actien als deponirt ausgewiesen wurden, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion seit Beginn des Baues und Eröffnung von Theilstrecken zur Verlesung. Diesem zufolge beträgt das Actiencapital 4,991.000 fl., welches successive nach Massgabe der Fortschritte des Baues flüssig gemacht wird. Dem Berichte zufolge hat der erst am 20. Mai eröffnete Betrieb der Theilstrecke Baranya-Szent-Lörincz—Baranya-Sellye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66) bereits einen Reingewinn von 5500 fl. ergeben. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath, sowie Genehmigung der von der Direction beantragten Aenderung der Statuten erfolgten die Wahlen in die beiden vorgenannten Körperschaften.

Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsunternehmungen. (Constituirende Generalversammlung.) Am 20. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Anton von Lukács die constituirende Generalversammlung einer unter der Firma „Actiengesellschaft für elektrische und Verkehrsunternehmungen" gegründeten Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über seine bisherige Gestion zur Verlesung. Diesem zufolge beträgt das Actiencapital der Gesellschaft 10 Millionen Kronen, auf welches vorläufig 50 pCt. eingezahlt werden. Zweck der Gesellschaft ist der Bau, der Erwerb und der Betrieb, sowie die Finanzirung elektrischer Bahnen und elektrischer Anlagen, ferner von Eisenbahnen aller Art, sowie die Uebernahme, Verwaltung und Uebertragung von Anlagen, Concessionen, Werthen und Unternehmungen aller Art, welche mit elektrischer Kraftübertragung zusammenhängen, endlich die gewerbsmässige Verwerthung und Verwendung des elektrischen Stromes insbesondere zu gewerblichen Zwecken. Die Gesellschaft ist befugt, sich bei (staatlichen, communalen oder privaten) Unternehmungen mit ähnlichen Zwecken zu betheiligen oder solche zu übernehmen, zu begründen oder zu finanziren, und Actien, Obligationen und sonstige Titel und Forderungen solcher Unternehmungen zu verwerthen. Dem Programme zufolge wird die Gesellschaft insbesondere die Finanzirung und den Bau von elektrisch betriebenen Strassenbahnen in Provinzstädten cultiviren. Nach Verlesung des Berichtes erfolgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CIII. Stückes.) Das am 1. Juli herausgegebene CIII. Stück enthält unter

Nr. 1054: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 27. Juni 1895, Z. 7215, betreffend die Abänderung der Massregeln gegen die Maul- und Klauenseuche.

Nr. 1055: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 28. Juni 1895, Z. 10.760, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus ganz Ungarn nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CIV. Stückes.) Das am 2. Juli herausgegebene CIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1056: Verordnung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 7. Mai 1895, Z. 37.328, betreffend veterinär-polizeiliche Massnahmen im Bezirke Nowytarg zur Hintanhaltung der Lungenseuche beim Rindvieh.

Nr. 1057: Bekanntmachung der königl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 20. Juni 1895, Z. 597, betreffend die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn via Oderberg.

Nr. 1058: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 28. Juni 1895, Z. 8029, betreffend das Verbot der Einfuhr von Ziegen aus Bosnien und der Herzegowina nach Kärnten.

Nr. 1059: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. Juni 1895, Z. 90.498, betreffend die Aufhebung der Sperre der sächsischen Vieheinbruchstationen Voitersreuth und Ebmath.

— (Inhalt des CV. Stückes.) Das am 3. Juli herausgegebene CV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1060: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 30. Juni 1895, Z. 18.370, an alle politischen Landesbehörden, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereines.) Das genannte Uebereinkommen ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu aufgelegt und an die demselben beigetretenen Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.) Die neu aufgelegten Vereins-Kilometerzeiger Nr. 5 (Breslau-Warschauer Eisenbahn), Nr. 8 (Elsass-Lothringische Eisenbahn), Nr. 21 (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn), Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Directionen Breslau, Kattowitz und Posen), Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Directionen Bromberg, Danzig und Königsberg), Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Directionen Erfurt und Halle), und Nr. 59 (k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen) sind an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer wurden aufgehoben.

— (Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen.) Das Verzeichniss Nr. 38 (kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.) ist neu aufgelegt und den Vereinsverwaltungen übersendet worden. Das im Februar 1894 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer wurde aufgehoben.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 9 km lange, der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft gehörige Strecke Mirow-Buschhof, welche am 18. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Juni 1895.

Artikel	Lager am 1. Juni	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Juni
	Metercentner			
Weizen	1735	908	519	2124
Roggen	253	303	35	521
Gerste	1342	—	8	1334
Hafer	7104	1621	1115	7610
Malz	493	50	180	363
Mais	734	400	269	865
Diverse	3066	3266	3232	3100
Total	14727	6548	5358	15917

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Juni 1895				Juni 1894			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	240.357	173.732	131.337	282.752	335.537	85.558	160 920	260.175
Darunter:								
Weizen	51.149	41.460	30.185	62.424	53.678	9.063	21.226	41.515
Roggen	54.052	44.804	25.873	72.983	57.496	13.658	23.637	47.517
Gerste	29.778	588	7.254	23.112	44.130	6.656	11.690	35.096
Hafer	19.928	41.048	28.667	32.309	74.200	15.213	48.423	40.990
Mais	20.865	32.589	20.119	33.335	40.189	29.933	36.142	33.980
Hirse	2.290	197	598	1.889	2.802	339	434	2.707
Bohnen	1.007	331	473	865	8.042	1.564	2.317	7.289
Erbsen	1.697	—	345	1.352	1.322	204	232	1.294
Malz	2.809	189	311	2.687	2.843	624	519	2.948
Raps	18.682	2.224	5.103	15.803	8.187	107	1.049	7.245
Hanfsamen	101	294	151	244	1.040	—	178	862
Wicken	777	30	486	321	720	99	—	819
Mehl	6.179	5.157	5.101	6.235	10.599	3.552	4.173	9.978
Kleie	399	556	455	500	3.848	3.388	2.102	5.134
	209.713	169.467	125.121	254.059	309.096	80.400	152.122	237.374
Spiritus	1.276	567	—	1.843	941	—	—	941
Zucker	8.574	28	650	7.952	10.324	—	5.282	5.042
Wein	2.211	662	727	2.146	2.560	1.484	379	3.665
Oele und Fette	1.678	748	497	1.929	827	697	413	1.111
Sonstige Waaren	16.905	2.260	4.342	14.823	11.789	2.977	2.724	12.042
Mittlere Tagesbewegung	13.867 Meter-Centner				9.859 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,384.080	983.660	710.090	2,657.650	3,327.500	522.380	1,356.780	2,493.100

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	56	13	15	54	78	19	36	61
Versicherungswerth . . fl.	332.740·—	115 960·—	160.640·—	288.060·—	321.330·—	52.550·—	147.160·—	226.720·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	27	6	17	16
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	74.400·—	12.400·—	53.050·—	33.750·
Lombardbetrag . . . . fl.	—	—	—	—	40.720·—	6.340·—	29.390·—	17.670·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung von Frachtsätzen für Eier von Russland nach Düsseldorf-Hafen und Görlitz, für Eisen etc. von Düsseldorf-Hafen und Nienburg a. d. Saale nach Russland und für Rübensamen von Russland nach Leipzig I (Bayr. Bahnhf.) und Leipzig II (Dresdener Bahnhf.).

Mit Giltigkeit vom 15. Juli 1895 treten nachstehende Frachtsätze in Kraft:

1. Für die Beförderung von Eiern von Russland bei Aufgabe von (bezw. Zahlung der Fracht für) mindestens
   a) 5.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen,
   b) 10.000 „ „ „ „ „ „

Nach	I. Im Allgemeinen II. Für Sendungen von Slawuta loco und darüber, bezw. von Schmerinka loco und darüber	Von													
		Bełzec		Brody (Bahnhof)		Czortków und Husiatyn		Nadbrzezie		Nowosielitza (Bahnhof)		Podwołoczyska (Bahnhof) und Tarnopol		Sokal	
		transit													
		a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
		5.000	10.000	5.000	10.000	5.000	10.000	5.000	10.000	5.000	10.000	5.000	10.000	5.000	10.000
		Kilogramm													
		für 100 Kilogramm in Mark													
Düsseldorf-Hafen	I	8·57	7·23	8·80	7·23	9·71	7·91	7·96	6·73	9·65	7·86	9·16	7·52	8·58	7·25
	II	—	—	—	7·00	—	—	—	—	—	—	—	7·17	—	—
Görlitz	I	4·25	3·62	4·48	3·82	5·39	4·50	3·64	3·12	5·33	4·45	4·84	4·11	4·26	3·64
	II	—	—	—	3·59	—	—	—	—	—	—	—	3·76	—	—

2. Für die Beförderung von Eisen und Eisenwaaren etc. (siehe Nomenclatur des Ausnahmetarifes 6 des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr) nach Russland bei Aufgabe von
   a) Mengen unter 5000 kg,
   b) mindestens 5.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen, bezw. Zahlung der Fracht für diese Menge,
   c) „ 10.000 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „

Von	Nach																	
	Brody (Bhf.) trs.						Nowosielitza (Bhf.) trs.						Podwołoczyska (Bhf.) trs.					
	Eisen und Stahl			Eisenwaaren			Eisen und Stahl			Eisenwaaren			Eisen und Stahl			Eisenwaaren		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg	unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg
	in Mark für 100 Kilogramm																	
Düsseldorf-Hafen . .	—	3·39	2·86	—	4·03	3·37 3·16*)	—	3·83	3·24	—	4·52	3·78 3·50*)	—	3·60	3·04	—	4·27	3·57 3·33*)
Nienburg a/d. Saale .	3·50	2·86	2·42	3·67	2·95	2·47 2·26*)	4·03	3·30	2·80	4·26	3·44	2·88 2·60*)	3·76	3·07	2·60	3·96	3·19	2·67 2·43*)

*) Nur giltig für landwirthschaftliche Maschinen und für landwirthschaftliche Geräthe (sofern diese in den Ausnahmetarif 6 B des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr rangiren) nach Odessa, Kiew, Elisabethgrad, sowie nach über Fastow, Kiew, Schpola und Elisabethgrad gelegenen russischen Stationen.

3. Für die Beförderung von Rübensamen (Zuckerrübensamen) von Russland bei Aufgabe von (bezw. Zahlung der Fracht für) mindestens
   a) 5.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen,
   b) 10.000 „ „ „ „ „ „

Nach	Von					
	Brody (Bhf.) trs.		Nowosielitza (Bhf.) trs.		Podwołoczyska (Bhf.) trs.	
	a	b	a	b	a	b
	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg
	in Mark für 100 Kilogramm					
Leipzig I (Bayr. Bahnhof) .... „ II (Dresdener Bahnhof)	4·07	3·80	4·67	4·40	4·40	4·13

Die Frachtsätze für Düsseldorf-Hafen gelten:

a) für Wagenladungen, welche mit der Eisenbahn in Düsseldorf angekommen sind und von da zu Wasser weiter befördert werden sollen, oder welche für die zollfreie Niederlage im Hafen, die Lagerplätze in demselben und am Werfte, sowie für Lagerhäuser oder Anschlusswerke an den Hafen- und Werftbahngeleisen bestimmt sind;

b) für Wagenladungen, welche zu Wasser in Düsseldorf angekommen sind, bezw. von den vorgedachten Anlagen im Hafen und an der Werftbahn herrühren und ab Düsseldorf mit der Eisenbahn weiter befördert werden sollen.

Für die Anwendung sämmtlicher vorstehender Frachtsätze gelten die Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr.

Wien, am 26. Juni 1895. [468]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Paltinoasa für den Wagenladungsverkehr.

Am 15. Juni 1895 wurde die zwischen den Stationen Illischestie und Gurahumora der Linie Hatna—Kimpolung bei km 34·3 errichtete Station Paltinoasa für den Frachtgutverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Wien, am 3. Juli 1895. [469]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Pöckau.

Am 29. Juni 1895 wurde die auf der Linie Amstetten—Pontafel zwischen den Stationen Fürnitz und Arnoldstein in Kilometer 392·020 gelegene Haltestelle Pöckau für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet.

Wien, am 4. Juli 1895. [470]

Directer Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung directer Fahrkarten und Gepäckstaxen.

Vom 15. Juli 1895 gelangen nachstehende directe Fahrkarten und Gepäckstaxen zur Einführung:

Wien-Staatsbahnhof / Nordbahnhof über Bruck a/L. / Marchegg -Predeal	Einfache Fahrt für						Gepäcksfracht für je 10 kg	
	alle Züge			Personenzüge			a	b
	I.	II.	II./I. *)	I.	II.	III.	des Gesammtgewichtes	des Uebergewichtes
	Classe							
von oder nach	Francs						Francs	
Sinaia	44·50	32·90	33·40	36·35	26·60	17·65	1·40	0·10
Ploesti	.	.	39·60	.	.	.	.	.
Bucarest	.	.	45·25	.	.	22·40	.	.

*) Die combinirten Fahrkarten II./I. Classe gelten auf den österreichischen und ungarischen Strecken für die II. Classe, auf den rumänischen Strecken für die I. Classe.

Die directe Fahrt, bezw. die directe Gepäcksabfertigung findet nur über Bruck a/L. statt.

Wien, am 2. Juli 1895. [471]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
1064	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eichen-Bau- (Rund- und Kant-) Hölzer aus der Pos. H, 19 der Güterclassification des Tarif-Tarifes 1 als Frachtgut	Karapcziu a. S.	Paltinoasa	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	41	22	19	Im Kartirungswege		Als Aufgeberin muss die k. k. Forst- und Domänenverwaltung in Kuczurmare u. als Empfängerin die k. k. Forst- und Domänenverwaltung in Frassin a. M. am Frachtbriefe figuriren
				Karapcziu a. S.	Frassin a. M.				45	24	21			
										Mark				
1065	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Filterplatten	Worms (Hafen), Station der Hessischen Ludwigsbahn (oder umgekehrt)	Purkersdorf (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	Vom 15. Juli 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1895	Theil II. Tarifheft Nr. 3 vom 1. Jänner 1895 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband		1·84 (0·01*)		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenz, welche von dem darüber bezifferten Frachtsatze bis auf Weiteres im einfachen Betrage abgezogen wird
									Minimalgebühr pro Frachtbrief und Sendung (Kreuzer)					
1066	K.k.St.B.		Eil- und Frachtgut-Sendungen	Plan	Tachau	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Localtarif	20	15	5	Im Kartirungswege		
1067	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Frachtgüter der Classe I b) „ „ „ II	Friedek-Mistek (oder vice versa)	Budapest -dunaparti teher-pályaudvár, -Józsefváros, -fövárosi köz-raktárak, -fövámház, -Ferenczváros, -Kiterö, -nyugoti-pályaudvár (Westbahnhof), -Lipótváros	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte, bezw. auf Kosten der Parteien	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, bezw. Localtarife	Verschieden	a) 216 kr. b) 213·5 kr.		Im Kartirungswege		Die nebenbezifferten ermässigten Frachtsätze finden auf lebende Thiere und explosive Güter, ferner auf beladene und leere Möbelwagen keine Anwendung
				Troppau	Budapest (wie oben)					a) 239·5 kr. b) 235·5 kr.				
				Friedek-Mistek	Budapest-Kelenföld					a) 225 kr. b) 222·5 kr.				
				Troppau	Budapest-Kelenföld					a) — b) 244·5 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1068	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Garne der Position G—3 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1895	Wien-Nordbahnhof	Bennisch	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	122·6 Kreuzer	112·6 Kreuzer	10·— Kreuzer	Im Kartirungswege		
1069	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup Bubna St.E.G. via B.-Brod—Kolin	Falgendorf	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 38·2 35·8		Im Kartirungswege		
1070	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Lederdünger (aus der Häute-Bearbeitung resultirende Dungstoffe und Dungasche)	Trebitsch	Budischau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	9·5 kr.	7·0 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- u. Abladen der Transporte haben die Parteien zu besorgen
1071	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Wolle des Ausnahmetarifes 3 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes. Verkehr mit Oesterreich	Luckenwalde oder umgekehrt	Brünn	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Juli 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif 3 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes. Verkehr mit Oesterreich	Besteht derzeit kein directer Frachtsatz	ad a) 354 Pfennige ad b) 337 „		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze unterliegen weder einer Erhöhung noch einer Ermässigung in Folge der Courschwankungen
1072	Südbahn-Gesellschaft	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, k. k. österr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft u. Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österr. Lloyd	Diverse Güter	Kreibitz-Teichstatt über Triest und Fiume	Hafenplätzen der Levante, und zwar Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Konstantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter)	Unter Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Jänner 1891 giltigen Tarifes, Theil I für den Oesterr.-Ungar. Levante-Verkehr über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif, Theil II (Heft 1) für den Oesterr.-Ungar. Levante-Verkehr über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante (für den Export aus Oesterreich) vom 1. Jänner 1892		Die im nebenbezogenen Tarife für Schönlinde angegebenen Frachtsätze		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 79. **Wien, 9. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Verwaltungsbericht der Oesterr. Staatsbahnen pro 1894.

Dem von der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für das Geschäftsjahr 1894 veröffentlichten Verwaltungsberichte sind nachstehende Daten zu entnehmen:

Das gesammte Schienennetz der Staatsbahnen hatte am Schlusse des Jahres 1894 eine Betriebslänge von 8433 km und zeigt gegenüber dem Vorjahre einen Zuwachs von 225 km. Dieser Zuwachs entstand durch die Vollendung der Unterkrainer Bahnen, der Localbahn Stanislau-Woronienka, der Friauler Bahn, der Gailthalbahn und der Localbahn Wotic-Selčan. Mit dem neuen Jahre hat das Netz der Staatsbahnen durch die Erwerbung der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn einen weiteren Zuwachs von 360 km erfahren. Das gesammte Eisenbahnnetz Oesterreichs umfasst rund 16.000 km; mehr als 50 pCt. dieses Netzes sind demnach im Staatsbetriebe.

Der finanzielle Erfolg der Staatsbahnen war im abgelaufenen Jahre ungewöhnlich günstig. Die erzielten Resultate übertreffen nicht nur den Erfolg des Vorjahres, sondern auch das Präliminare, welches an sich schon eine Erhöhung der Einnahmenziffern ins Auge gefasst hatte. Die Ursachen des im Jahre 1894 auf den Staatsbahnen erzielten Verkehrsaufschwunges sind aus den monatlichen Publicationen bekannt, werden aber im Ausweise nicht besonders besprochen; es sind dies die gesteigerten Getreidebezüge aus Russland, der Aufschwung des Viehexportes, der Verkehr zur galizischen Landesausstellung, sowie überhaupt die durch ein günstiges Reisewetter beförderte aufsteigende Entwicklung des Personenverkehres. Ueber die Gestaltung der Einnahmen und Ausgaben gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

Einnahmen	1894 Gulden	gegen 1893 Gulden
Transporteinnahmen	82,280.580	+ 7,038.186
Vergütung aus dem Localbahnbetrieb	1,601.530	— 676.058
Einnahme aus dem Salzgeschäfte	1,201.325	— 70.561
Erträgniss der Wiener Verbindungsbahn	252.570	+ 25.234
Antheil am Reingewinn der Aussig-Teplitzer Bahn	233.395	+ 133.395
Verschiedene Einnahmen	1,027.774	+ 120.601
Summe der Einnahmen	86,597.174	+ 6,570.797
Ausgaben		
Allgemeine Verwaltung	733.937	+ 61.382
Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung	11,986.238	— 557.789
Verkehrs- und commercieller Dienst	18,192,912	+ 918.976
Zugförderungs- und Werkstättendienst	15,169.701	+ 591.868
Auslagen für den Localbahnbetrieb	2,628.640	+ 472.674
Auslagen für das Salzgeschäft	960.081	— 25.391
Sonstige Auslagen	7,129.187	+ 407.918
Summe der Ausgaben	56,800.696	+ 1,893.362
Summe der Einnahmen	86,597.174	+ 6,570.797
Betriebsüberschuss	29,796.478	+ 4,677.435

Der Betriebsüberschuss der Staatsbahnen stellt sich auf rund 30 Millionen Gulden und übersteigt den Reinertrag des Vorjahres um 4·67 Millionen Gulden; gegenüber dem Budget ergibt sich eine Erhöhung um 1·3 Millionen Gulden. Hiebei ist selbstverständlich auf die Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitals noch keine Rücksicht genommen. Das Anlagecapital der Staatsbahnen, welches diesmal nicht gesondert ausgewiesen wird, beziffert sich mit 1·1 Milliarden Gulden und hat eine Verzinsung von 2·77 pCt. gebracht. Gegenüber dem Vorjahre, wo eine 2·52percentige Verzinsung erzielt wurde, zeigt sich eine Besserung der Rentabilität um ¼ pCt. Für die Verzinsung und Tilgung der Titres der erworbenen Privatbahnen ergibt sich ein Erforderniss

von 39·1 Millionen Gulden. Die Kosten der vom Staate gebauten Bahnen wurden hauptsächlich durch Ausgabe von Rente und aus den Cassenbeständen bestritten und stellen sich auf 275·7 Millionen Gulden. Nimmt man das Erforderniss für die Verzinsung dieses Betrages mit $4^1/_4$ pCt. an, so resultirt ein Zinsenbedarf von 11·7 Millionen Gulden. Sämmtliche angekauften und vom Staate gebauten Eisenbahnen ergeben somit einen Jahresaufwand von 50·84 Millionen Gulden. Da die Staatsbahnen aus dem Betriebe einen Ueberschuss von 29·8 Millionen Gulden geliefert haben, ist für die Verzinsung und Amortisation des in den Staatsbahnen investirten Capitals ein Staatszuschuss von rund 21 Millionen Gulden zu leisten.

Die Transporteinnahmen stellen sich, wie bemerkt, auf 82·2 Millionen Gulden und zeigen eine Steigerung von 7 Millionen Gulden. Auf die einzelnen Zweige des Betriebes theilt sich diese Einnahmensumme folgendermassen auf:

	1894	gegen 1893
	Gulden	
Personenverkehr	21,157.598	+ 1,867.501
Gepäcksverkehr	1,248.715	+ 54.290
Eilgutverkehr	2,522.693	+ 185.678
Frachtenverkehr	57,351.574	+ 4,930.717
Gesammte Transporteinnahmen . .	82,280.580	+ 7,038.186

An den Gesammteinnahmen participirt der Personenverkehr mit fast 25 pCt. Es wurden im verflossenen Jahre 39,989.183 (+ 4,655.539) Personen befördert und 1635·2 (+ 177·1) Millionen Personenkilometer zurückgelegt. Von den Reisenden benützten 1·58 (+ 0·13) Millionen die Schnellzüge und 38·4 (+ 4·6) Millionen die Personenzüge. Auf die ersten zwei Zonen, das ist auf die Entfernung bis 20 km, entfallen 22·3 Millionen Reisende oder 58·29 pCt.; auf die dritte bis sechste Zone, das ist auf die Entfernung bis 65 km, 10·5 Millionen Reisende oder 27·52 pCt., auf die siebente bis zwölfte Zone, das ist bis 200 km, 4·2 Millionen Reisende oder 11·09 pCt., auf die Fernzonen bis 1100 Kilometer 1·18 Millionen Passagiere oder 3·1 pCt. Von den Reisenden mit Schnellzügen benützten 145.572 die erste, 650.753 die zweite, 784.001 die dritte Wagenclasse; bei den Personenzügen fuhren 109.918 Reisende in der ersten, 1·72 Millionen Reisende in der zweiten, 36·57 Millionen Reisende in der dritten Classe. Die dritte Classe wurde somit von 93·2 pCt. sämmtlicher Reisenden benützt. Von den Transporteinnahmen entfallen 1·5 Millionen Gulden oder 7·2 pCt. auf die erste, 4·7 Millionen Gulden oder 22·2 pCt. auf die zweite und 14·3 Millionen Gulden oder 68 pCt. auf die dritte Wagenclasse. Die durchschnittliche Einnahme per Person ist von 54·6 auf 52·9 kr. gefallen; die Einnahme per Person und Kilometer ist von 1·32 auf 1·29 kr. gesunken. Die Länge des von jedem einzelnen Reisenden durchschnittlich zurückgelegten Weges ist von 41·27 auf 40·89 km zurückgegangen. Das Gesammtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks betrug 63.695 (+ 4272) t; die Einnahme aus dem Gepäcksverkehre belief sich auf 1,248.715 (+ 54.290) fl. Die durchschnittliche Einnahme per Tonne und Kilometer ist von 16·8 auf 16·2 kr. gesunken, eine Erscheinung, welche auf eine grössere Zunahme der Aufgabe von Musterkoffern als Reisegepäck zurückgeführt wird.

Der Eilgutverkehr lieferte einen Transport von 182.817 (+ 11.270) t und eine Einnahme von 2,522.693 (+ 185.678) fl. Die Leistung in diesem Verkehrszweige betrug 24,553.794 (+ 2,565.139) Tonnenkilometer. Im Frachtenverkehr wurden 21,444.271 (+ 2,583.223) t befördert und hiefür 57,351.574 fl. (+ 4,930.717 fl.) eingenommen. Im Ganzen wurden im Frachtenverkehr 2·8 (+ 0·39) Milliarden Tonnenkilometer zurückgelegt Die Einnahme per Tonnenkilometer betrug 2 kr., gegen 2·12 kr. im Vorjahre. Diese Erscheinung wird damit motivirt, dass die nach besonders niedrigen Tarifen beförderten Massengüter eine wesentliche Steigerung aufweisen, während die höher tarifirenden Artikel nur eine geringere Zunahme erfahren haben.

Die Betriebsausgaben stellten sich auf 56·8 Millionen Gulden und bieten eine Steigerung um 1·89 Millionen Gulden. Dieser Mehraufwand reducirt sich auf 703.829 fl., da von den gesammten Ausgabenziffern die Ausgaben für die mit dem Jahre 1894 verstaatlichten Localbahnen in Abzug gebracht werden müssten, um zu einer richtigen Vergleichsbasis zu gelangen. Die Details sind aus der obigen Tabelle ersichtlich. Der Betriebscoëfficient betrug 57·7 pCt. und hat sich gegenüber dem Vorjahre um 2·5 pCt. günstiger gestellt. Unter den Investitionen befinden sich folgende grössere Posten: Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln 1·47 Millionen Gulden, Erweiterung von Stationen und deren Hochbauten 3·1 Millionen Gulden, Werkstätten- und Zugförderungsanlagen 338.540 fl., Brückenverstärkungen 300.620 fl., Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres 347.590 fl. Die Gesammtsumme der Investitionen beträgt 5·5 Millionen Gulden. Zur Erhöhung der Ausgaben haben ferner noch beigetragen die grösseren Personalkosten in Folge von Stabilisirungen der Angestellten, verschiedene im Interesse des Personals getroffene Einrichtungen, wie die Prämiirung der Arbeiter nach 25jähriger Dienstzeit, die Erhöhung der Löhne der Stations- und Magazinsarbeiter. Das Personal der Staatsbahnen umfasste 5749 Beamte, 3711 Unterbeamte, 9227 Diener und 6117 Wächter, zusammen 24.804 Angestellte. In den 13 Werkstätten der Staatsbahnen waren 5010 Arbeiter beschäftigt, und wurden an dieselben Löhne in der Gesammthöhe von 2·75 Millionen Gulden bezahlt. Der durchschnittliche Jahresverdienst eines Arbeiters stellte sich auf $550^1/_4$ fl., gegen 542 fl. 62 kr. im Vorjahre, der durchschnittliche Lohn eines Arbeitstages auf 1 fl. 87 kr., gegen 1 fl. 82 kr. im Jahre 1893.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel war der folgende: 1723 Locomotiven, 1490 Tender, 20 Wasserwagen, 4095 Personenwagen, 1174 Post- und Gepäckswagen, 33.596 Güterwagen und 63 Schneepflüge. Die Gesammtkosten der Fahrbetriebsmittel betragen 132 Millionen Gulden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Beraun - Koněprus. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 5. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Baufirma Franz Schön & Söhne in Prag vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige, ausschliesslich dem Frachtenverkehre dienende, von der Station Beraun der Böhmischen Westbahn zu den Kalksteinbrüchen bei Koněprus und zur Königshofer Cementfabrik führende Kleinbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die politische Begehung und Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen.

[H.-M.-Z. 21.403.]

Projectirte Localbahn Zbirow-Franzensthal. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 26. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Georg Zetter, Fabrikant in Střešowitz, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Zbirow der k. k. Staatsbahnlinie Prag—Pilsen nach Franzensthal bei Zbirow im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird auch die Frage der projectirten Benützung der noch bestehenden Bauten der aufgelassenen sogenannten Strousberg-Bahn zu erörtern sein. [H.-M.-Z. 27.807.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stanislau—Husiatyn: Herstellung eines Industriegeleises und einer Brückenwaage: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Grossgrundbesitzers in Komarówska Josef Wolgner für die Herstellung eines Industriegeleises zu seinem Kalkofen und einer Waggonbrückenwaage nächst km 39·1/2 für den 9. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Ladislaus Chadzynski betraut. [G.-I.-Z. 12.304.]

— (Linien Bodenbach—Komotau und Prag—Moldau: Bauconsens für die Schleppbahn von der Station Wiesa zu den Plutoschächten.) Auf Grund des Ergebnisses der am 28. März durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project einer Schleppbahnverbindung von der Station Wiesa zu den Plutoschächten der Dresdener Creditanstalt der Bauconsens ertheilt. [20. Juni, Z. 35.830.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Bauliche Herstellungen in der Station Holleschau: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Stumpfgeleises und für die Verlängerung der Ladestrasse in der Station Holleschau, sowie für die durch diese Herstellungen bedingte und für Zwecke der Firma Fr. Kohn zu bewirkende Umlegung der zur Ladestelle führenden Rollbahn, dann für die Umstellung des dieser Firma gehörigen Flugdaches für den 9. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [G.-I.-Z. 11.839.]

Aussig-Teplitzer Bahn. (Linie Aussig—Komotau: Durchschneidung der Schleppbahn zum Ferdinandschachte durch eine Huntebahn.) Das Project für die Durchschneidung der Schleppbahn zum Ferdinandschachte durch eine vom Wenzelsschachte führende Huntebahn wurde genehmigt. [11. Juni, Z. 33.679.]

— (Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Wohontsch.) In der Station Wohontsch wird aus Anlass der Verkehrssteigerung das Aufnahmsgebäude durch den Aufbau eines Stockwerkes auf dasselbe vergrössert. [8. Juni, Z. 33.246.]

— (Wagenverschiebevorrichtung an dem Ladegeleise des Ludwigschachtes in Kutterschitz.) An dem Ladegeleise des Ludwigschachtes der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft in der Gemeinde Kutterschitz wird eine Wagenverschiebevorrichtung angebracht. [18. Juni, Z. 19.123.]

— (Adaptirung von Wohnräumen für Ablösewächter und Signalbuden-Aufstellung.) In den Wächterhäusern Nr. 5, 11, 14, 15, 18, 22, 25, 26, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 46, 49, 53, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64 und 65 der Strecke Aussig—Komotau werden entsprechende Aufenthaltsräume für Ablösewächter, ferner hölzerne Signalbuden zur Unterbringung der aus den Wächterhäusern zu entfernenden Glockensignalapparate hergestellt. [11. Juni, Z. 33.842.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Wartehalle in Georgswalde-Philippsdorf.) In der Haltestelle Georgswalde-Philippsdorf wird eine gemauerte unheizbare Wartehalle hergestellt. [30. Mai, Z. 30.255.]

— (Linie Rumburg—Schluckenau: Geleiseverlängerung und Vergrösserung des Kohlenlagerplatzes in Schluckenau.) In der Station Schluckenau werden die Geleise II und III auf eine nutzbare Länge von je 342 m verlängert und der bestehende gepflasterte Kohlenlagerplatz vergrössert. [8. Juni, Z. 1586.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger und Krupa—Kolleschowitz: Bauliche Veränderungen in mehreren Stationen.) Für die Herstellung eines gepflasterten Ladeplatzes sammt Zufahrt in der Station Kroschau, ferners für die Errichtung eines gepflasterten Wagenaufstellungsplatzes vor dem Aufnahmsgebäude in der Station Komotau nebst Aufstellung von drei Hydranten daselbst, sowie für die Erbreiterung der Zufahrtsstrasse vor dem Aufnahmsgebäude der Station Kaaden-Brunnersdorf wurde der Bauconsens ertheilt. [22. Juni, 35.829.]

— (Linie Prag—Eger: Verlängerung der Ladegeleise der Zieditz-Haberspirker Kohlengewerkschaft.) Die beiden Ladegeleise bei der neuen Schachtanlage der Zieditz-Haberspirker Braun- und Glanzkohlen-Gewerkschaft bei Haberspirk werden je um 20 m verlängert. [12. Juni, Z. 34.317.]

— (Geleiseverlegung in der Station Chodau.) Die Verlegung des currenten Geleises innerhalb km 195·5 bis 195·8 der Strecke Karlsbad—Chodau nächst der Einfahrt in die Station Chodau wurde genehmigt. [12. Juni, Z. 27.487.]

— (Tunnelentwässerung und Planumentwässerung in Komotau.) Zur Trockenlegung des Gewölbes im Neustraschitzer Tunnel wird der Entwässerungsstollen von km 44·959 bis 45·435 der Strecke Lana—Neustraschitz verlängert und gleichzeitig die im Jahre 1890 in der Station Komotau begonnene Planumentwässerung vervollständigt. [6. Juni, Z. 26.972.]

— (Linie Prag (Smichow)—Hostiwitz und Kladno—Kralup: Auswechslung von Holzbrückenconstruction.) Die Holzconstructionen der Ueberfahrtsbrücken in km 3·808, 6·759, 9·793 und 15·057 der Linie Prag (Smichow)—Hostiwitz und in km 1·068 der Linie Kladno—Kralup werden erneuert. [26. Juni, Z. 37.038.]

— (Linie Lužna-Lischan—Rakonitz: Wasserthurm und Reservoir in Lužna-Lischan.) In der Station Lužna-Lischan wird ein Wasserthurm sammt einem dritten Wasserreservoir aufgestellt. [6. Juni, Z. 32.496.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes zu Gunsten des projectirten Ausbaues der Boldvathalbahn, d. i. der Linie Sajó-Ecseg—Szendrö—Torna.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 67 vom 6. Juni verlautbart den vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, die Bewilligung zum Ausbau und Betrieb der projectirten Linie Sajó-Ecseg—Szendre—Torna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41 ex 1893, Vorconcession Post 4, und Nr. 136 ex 1894) betreffend. Concessionswerberin für diese von der Station Sajó-Ecseg der Linie Fülek—Sajó-St. Péter—Sajó-Ecseg—Miskolz der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende und selbe im Boldvathale über Szendrö in der Endstation Torna mit der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Kassa (Kaschau)—Torna (Boldvathalbahn) verbindende, die Comitate Borsód und Abauj durchschneidende Linie ist die Boldvathalbahn-Actiengesellschaft. Das effective Baucapital der 58 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1881 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und betreibenden Linie Sajó-Ecseg—Szendrö—Torna ist mit fl. 1,900.000, d. i. mit fl. 32.758 per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Nebst den beiden Ausgangsstationen sind im Bereiche der Linie 10 Stationen, bezw. Haltestellen einzurichten.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes einer Theilstrecke der projectirten Marosthalbahn, d. i. der Linie Versecz Gáttaja.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 68 verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, die Bewilligung zum Ausbau und Betrieb der Theilstrecke Versecz—Gáttaja der projectirten Marosthalbahn, d. i. der Linie Versecz—Gáttaja—Lugos—Maros-Illye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1894) betreffend, nach deren vollständigem Ausbau die Hauptlinie Budapest—Arad—Temesvár—Versecz—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen von der Station Versecz aus in der Station Gáttaja mit der Linie Vojtek—Gáttaja—Német-Bogsán des Staatsbetriebes, von dort aus in der Station Lugos mit der Hauptlinie Temesvár—Lugos—Orsova und von Lugos aus in der Station Maros-Illye mit der Hauptlinie Arad—Maros-Illye—Piski—Brassó (Kronstadt)—Predeal verbunden werden wird. Der Projectant der Theilstrecke Versecz—Gáttaja—Lugos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 ex 1894, Vorconcession Post 2 a und b), von welcher vorläufig die Theilstrecke Versecz—Gáttaja zum Ausbau gelangen wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr 99

ex 1894), ist der Grossgrundbesitzer Baron Georg Stojanovics; sie wird einen integrirenden Theil des im Temesvárer Banate und dem an dieses angrenzenden Theile Siebenbürgens projectirten Localbahnnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21) bilden. Das effective Baucapital dieser 44·7 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie ist mit 1,510.000 fl., d. i. mit 33.780 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Die Trasse der projectirten Linie Versecz—Gáttaja wird von Versecz aus über Nagy-Szredistye, Nagy-Szám, Klopódia, Ferendia und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Szemlak bis Gáttaja führen. Für die entsprechende Erweiterung der beiden Ausgangsstationen Versecz und Gáttaja sind insgesammt 70.000 fl. in Aussicht genommen, welche per je 1567 fl. in die Kosten per laufendes Bahnkilometer gleichmässig zu vertheilen sind.

Ausland.

Deutsches Reich. (Tarifwesen.) Die Eisenbahn-Tarifcommission des preussischen Abgeordnetenhauses beschloss, nachdem die Staatsregierung authentische Tarife mitgetheilt hatte:

1. Die Kohlentarife des Ruhrgebietes nach Hamburg im Locoverkehre sollen der schlesischen Kohle im Verkehre mit Stettin auch gewährt werden. Im Allgemeinen wurde bemerkt, dass Ausnahmetarife volkswirthschaftlich falsch und Staffeltarife richtig seien, es wurde aber beschlossen, diese Frage nicht weiter zu erörtern.

2. Eisentarife. Die Ausfuhrtarife kommen Schlesien jetzt nicht zu Gute, dieselben müssen auf die Relation Königshütte—Stettin gewährt werden. Anträge bezüglich der Erztarife wurden nicht gestellt, jedoch wurde betont, dass Schlesien nur wünsche, nicht schlechter gestellt zu werden als der Westen.

3. Keramische Producte. Es wird anerkannt, dass sowohl im Ausfuhr- wie im Inlandverkehre dieser Industrie Ausnahmetarife zu gewähren sind und dass diese Verbilligung verallgemeinert werden soll.

4. Textilindustrie Für die Erzeugnisse der Textilindustrie wird die Nothwendigkeit einer Detarifirung anerkannt.

5. Landwirthschaftliche Erzeugnisse des Ostens brauchen Staffeltarife nach den Ostseehäfen, die den Westen und Süden nicht schädigen. Die Detarifirung nach Tarif 3 wird nicht für zweckmässig erachtet. Ueber eine Regelung der Viehtarife konnte eine Einigung nicht erzielt werden, da diese Frage aber auch bereits dem Landeseisenbahnrath vorliegt, wurden diese Tarife von der Berathung ausgeschlossen.

6. Futtermittel. Es sollen bestimmte Specialitäten detarifirt werden, die in einer Anlage namentlich aufgeführt werden.

7. Holz. Die Berathung wurde auf Grubenhölzer beschränkt, die Interessen des Ostens und Westens wurden möglichst gegen einander abgewogen.

8. Die billige Tarifirung von Zucker, Rüben und Sprit wurde abgelehnt.

Auf Grund dieser Beschlüsse wurde eine Resolution formulirt, die einstimmig angenommen wurde. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Frankreich. (Betriebseinnahmen und Eröffnungen von Eisenbahnen im Jahre 1894.) Die Einnahmen der Eisenbahnen von allgemeinem Interesse beliefen sich 1894 auf 1.210,375.133 Frcs. (gegen 1.187,013.431 Frcs. in 1893); davon entfielen 39,695.200 (38,663.103) Frcs. auf die Staatsbahn, 1.160,258.769 (1.138,005.816) Frcs. auf die grossen Gesellschaften, 9,204.536 (9,156.077) Frcs. auf die Nebenbahn-Gesellschaften und 1,216.628 (1,188.435) Frcs. auf die nicht concessionirten Bahnen. Die Ausdehnung des Netzes betrug Ende 1894 36.400 km (gegen 35.941 km 1893).

Eröffnet wurden im Laufe des Jahres 1894 folgende Strecken: von der Staatsbahn am 29. Juli Tours (Vouvray)—Châteaurenault (23 km); von der Nordbahn am 10. Jänner Don—Templeuve (28 km) und am 20. September Ormoy—Mareuil sur Ourcq (22 km); von der Ostbahn am 1. Juni Trilport—la Ferté Milon (28 km) und Armentières—Bazoches (23 km), ferner am 8. Juni die Geleiseverdoppelung Blesmes—Revigny; von der Westbahn am 8. Juli Carentan—la Haye du Puits (22 km) und Fougères—St. Hilaire du Harcoët (36 km), ferner am 11. August Guingamp—Paimpol (33 km); von der Orléansbahn am 1. Juli Villeneuve sur Lot—Tonneins (33 km) und Ribérac—Angoulême (54 km), ferner am 14. December der directe Anschluss der Linie Angoulême—Limoges—Monjovis an den Bahnhof Limoges Bénédictins (1 km); von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn am 1. Juni Die—Aspres les Veynes (55 km) und am 3. November Orange—l'Isle sur Sorgues (39 km); endlich von nicht concessionirten Bahnen am 3. December Vivario—Corte (22 km). Ausserdem wurde die Localbahn Barbezieux—Châteauneuf (18 km) am 1. Jänner dem Eisenbahnnetz von allgemeinem Interesse einverleibt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 8. bis zum 14. Juli.

Adriatischer Dienst.

9. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Massimilano“, Capitän G. Sabadini, nach Venedig.

10. „ um $4\frac{1}{2}$ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis“, Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

10. „ um $7\frac{1}{2}$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Psyche“, Capitän L. de Leitner, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

11. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.

12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Leda“, Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

12. „ um $7\frac{1}{2}$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Sabadini, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

14. „ um $7\frac{1}{2}$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

9. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo“, Capitän F. Mosca, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy, Rhodus und Mytilene.

10. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Venus“, Capitän L. Barichievich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

12. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Cleopatra“, Capitän C. Bechtinger, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

13. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Euterpe“, Capitän G. Waluschnig, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Maria Teresa“, Capitän V. Gherzmann, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Venedig, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. August, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „. . . .“, Capitän . . . . . nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

31. Juli, Dampfer „. . . .“, Capitän . . . . . nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Krankencasse der Oesterr. Staatsbahnen. (Statistische Nachweisungen pro 1894.) Die unter der Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehende Betriebs-Krankencasse zählte am Schlusse des Jahres 1894 58.088 Mitglieder, darunter 1229 freiwillig versicherte Beamte. Diesen auf einer Gesammtstrecke von 8324 km Länge vertheilt wohnenden Cassemitgliedern, sowie deren Frauen (durchschnittliche Anzahl 42.958) und nicht über 18 Jahre alten Kindern (89.625) ist im

Gegenstandsjahre von 390 Bahnärzten in 175.724 Krankheitsfällen unentgeltliche ärztliche Hilfe geleistet worden. Davon betrafen 81.203 Erkrankungsfälle die Mitglieder selbst, 37.705 deren Frauen und 56.816 die Kinder. 41.671 Erkrankungen der Mitglieder haben eine Dienstunfähigkeit der Betroffenen nach sich gezogen, darunter 36.938 Fälle eine mehr als dreitägige Berufsstörung. Anlässlich dieser letzterwähnten Erkrankungen wurde in 21.438 Fällen für 331.135 Tage Krankengeld ausbezahlt; in den restlichen 15.500 Fällen mit 310.343 verlorenen Arbeitstagen sind die Erkrankten im Genusse ihres Lohnes, bezw. Gehaltes geblieben. 858 Mitglieder wurden in Heilanstalten verpflegt, aus welchem Anlasse die Casse für 17.160 Tage die Spitalkosten bezahlte. Anlangend die finanziellen Ergebnisse der Casse, zeigt ein Vergleich mit den Ergebnissen des Vorjahres, dass im Gegenstandsjahre die Beiträge zur Casse nur um 2·3 pCt., die Ausgaben für Casseleistungen dagegen um 6·8 pCt. gestiegen sind. Diese Erscheinung weist auf eine weniger günstige Gestaltung der Erkrankungs- und Sterblichkeitsverhältnisse bei den Mitgliedern und ihren Familien hin, als im Jahre 1893. Thatsächlich hat sich bei einer fast gleichen durchschnittlichen Mitgliederzahl die Gesammtziffer aller Erkrankungsfälle (Männer, Frauen und Kinder) gegenüber dem Vorjahre um 3·8 pCt., die Anzahl der Krankentage der dienstuntauglich gewordenen Mitglieder um 5·7 pCt. und die Anzahl der Todesfälle bei den Mitgliedern um 6·7 pCt. erhöht. Der mit Ende 1894 vorhandene Reservefond betrug 42·4 pCt. der Ausgaben des Betriebsjahres. Die Beiträge der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung (exclusive des Zuschusses zu den Kosten des ärztlichen Dienstes) betrugen 32·5 pCt. der gesammten Einzahlungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Das Verzeichniss der einfachen [normalen] Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte gewährten Ermässigungen ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ausgegeben worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CVI. Stückes.) Das am 5. Juli herausgegebene CVI. Stück enthält unter

Nr. 1061: Bekanntmachung des kgl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 10. Juni 1895, Z. 10.937, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Contumazanstalt zu Steinbruch in Ungarn nach Bayern.

Nr. 1062: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. Juni 1895, Z. 95.164, betreffend die Bestimmung des Central-Schlachthauses in Prag-Holeschowitz als Ein- und Auslade-station für Viehtransporte.

Nr. 1063: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. Juni 1895, Z. 10.520, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Szilagy und Jasz-Nagy-Kun-Szolnok, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvár in Ungarn nach der Bukowina.

Nr. 1064: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 3. Juli 1895, Z. 18.493, betreffend die Regelung des Verkehres mit Schweinen aus Ungarn nach Steiermark.

— (Inhalt des CVII. Stückes.) Das am 6. Juli herausgegebene CVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1065: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 30. Juni 1895, Z. 54.710, betreffend Massnahmen zur Verhinderung der Verschleppung der in den politischen Bezirken Jaroslau, Przemyśl und Rzeszów herrschenden Schweinepest.

Nr. 1066: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 1. Juli 1895, Z. 54.702, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Klauenthieren in den im politischen Bezirke Wieliczka liegenden Gerichtsbezirken Dobczyce und Podgorze.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. Mai d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Capitän erster Classe der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd Ezio Mazzarovich in Triest den kaiserlich ottomanischen Medschidje-Orden vierter Classe;

der Conducteur der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft Heinrich Husserl in Wien die königlich serbische silberne Medaille des königlichen Hauses annehmen und tragen dürfen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Juni 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	4016·70	4019·81	99·85	7936·66
Roggen	1670·64	542·95	557·93	1655·66
Gerste	299·63	199·42	10·20	488·85
Hafer	480·13	607·78	577·81	510·10
Mais	1319·33	1680·37	602·96	2396·74
Mehl	1031 94	200·15	434·64	797·45
Wein	6580·22	357·10	416·56	-6520·76
Verschiedene	1067·34	1033·37	1244·84	855·87
Zusammen	16465·93	8640·95	3944·79	21162·09
Versicherungswerth	288.350	78.520	40.690	326.180

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	33	13	14	32
Versicherungswerth	147.820	69.385	75.960	141.245
Abgesondert übertragene Warrants	7	2	1	8
Versicherungswerth	12.850	4.150	2.450	14.550
Lombardbetrag	5.400	2.000	1.200	6.200

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Juni 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juni 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Juni 1895
		vom ersten bis letzten Juni		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	89.777	15.768	22.305	83.240
Darunter wichtige Waaren:				
Wein	5.490	2.104	1.990	5.604
Zucker	49.221	9.958	12.964	46.215
Spiritus	4.921	—	209	4.712
Diverse	30.145	3.706	7.142	26.709
Assecuranzwerth . . fl.	2,995.302	569.585	765.925	2,798.962

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Juni 1895
		vom ersten bis letzten Juni		
Lagerscheine:				
Stück	74	2	8	68
Versicherungswerth . fl.	141.025	650	12.300	129.375
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	60.300	—	6.700	53.600

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Juni 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juni 1895	Eingelagert (vom ersten bis letzten Juni)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten Juni)	Stand am letzten Juni 1895
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	22.557	60.731	6.609	76.679
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	2.936	6.527	2.440	7.023
Korn	10.448	2.319	561	12.206
Mais	4.777	51.274	3.067	52.984
Diverse	4.396	611	541	4.466
Assecuranzwerth . . fl.	169.160	439.510	47.480	561.190

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juni 1895	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen (vom ersten bis letzten Juni)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten Juni)	Stand am letzten Juni 1895
Lagerscheine:				
Stück	1	—	—	1
Versicherungswerth . fl.	3.420	—	—	3.420
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Juni 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	98·56	12·12	86·44	—	—	—	—
Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	576·87	101·55	633 79	44·63	—	—	—	—
Hafer	1.144·41	0·85	682·01	463·25	—	—	—	—
Erbsen	782·83	400·33	367·22	815·94	—	—	—	—
Bohnen	430·66	—	227·49	203·17	—	—	—	—
Raps	41·22	—	—	41·22	102·32	—	—	102·32
Wicken	84·42	—	60·49	23·93	—	—	—	—
Leinsamen	101·27	—	—	101·27	—	—	—	—
Leindotter	175·68	—	141·60	34·08	—	—	—	—
Thymothe	19·15	—	1·05	18·10	—	—	—	—
Diverse	2.522·21	1.376·00	1.200·78	2.697·43	202·50	—	—	202·50
Zusammen	5.878·72	1.977·29	3.326·55	4.529·46	304·82	—	—	304·82
Versicherungswerth . . fl.	76.721	20.380	24.466	72.635	3.900	—	—	3.900
Spiritus	3.591·74	775·87	105·00	4.262·61	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	59.103	12.737	1.681	70.159	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	560	—	—	560	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	11	—	—	11	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	16.707	—	—	16.707	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	10	1	—	11	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	15.152	1.555	—	16.707	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.700	1.000	—	9.700	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ueberfuhrsgebühren der Verbindungsstrecke Suczawa—Burdujeni.

Die in Nr. 131 dieses Blattes vom 15. November 1892 publicirten Bestimmungen werden mit Giltigkeit vom 1. August 1895 durch nachstehende Bestimmungen ersetzt:

Für den Uebergang der Güter auf der Verbindungsstrecke Suczawa — Burdujeni werden die nachstehenden Ueberfuhrsgebühren eingehoben:

1. für Eilgüter . . . . 7 Ctms.
2. für Frachtgüter:
   a) für Sendungen von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen . . . . 2 „
   b) für alle übrigen Sendungen . . . . . 3·5 „ pro 100 kg

Für Frachtgutsendungen von mehr als 5000 kg darf bei Berechnung des Satzes von 3·5 Ctms. pro 100 kg die Gesammtgebühr von 2·— Frcs. pro 10.000 kg nicht überschritten werden.

Als Minimalgebühr für Eilgut und Frachtgut wird der Betrag von 10 Ctms. für eine Sendung eingehoben.

Für Gütersendungen zwischen Rumänien einerseits und Oesterreich-Ungarn und darüber hinaus andererseits, welche zu den Frachtsätzen bestehender directer Tarife abgefertigt werden, entfällt die besondere Aufrechnung der Ueberfuhrsgebühren, da letztere in den directen Tarifen bereits eingerechnet erscheinen.

In nachstehenden Fällen gelangen ausser den vorstehend normirten Ueberfuhrsgebühren und eventuellen anderweitigen Nebengebühren noch besonders zur Einhebung:

1. Bei Sendungen von Burdujeni loco nach Suczawa transit und umgekehrt die Hälfte der in den Localtarifen der rumänischen Eisenbahnen vorgesehenen Manipulationsgebühr;
2. bei Sendungen von Suczawa loco nach Burdujeni transit und umgekehrt die Hälfte der in den Localtarifen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen enthaltenen Manipulationsgebühr;
3. bei Sendungen von Burdujeni loco nach Suczawa loco und umgekehrt je die Hälfte der in den Localtarifen der rumänischen Eisenbahnen und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vorgesehenen Manipulationsgebühr.

Wien, am 5. Juli 1895. [472]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Sächsisch-Thüringischer Verband

Einführung des Nachtrages XX zum Hefte 1.

Mit 20. Juli 1895 tritt der Nachtrag XX zum Sächsisch-Thüringischen Verbandstarif, Heft 1, vom 1. Februar 1891 in Kraft.

Derselbe erliegt in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt zum Preise von 0·10 Mark erhältlich.

Wien, am 2. Juli 1895. [473]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Galizischer Grosshornviehverkehr nach Wien (St. Marx).

Neuer Ausnahmetarif.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1895 bis auf Weiteres tritt ein neuer Ausnahmetarif für die frachtgutmässige Beförderung von Grosshornvieh in Wagenladungen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Wien (St. Marx) in Wirksamkeit.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleibt der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. August 1885 noch bis zum 15. August 1895 in Kraft.

Mit 1. August 1895 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit 15. August 1895 wird der gleichnamige Ausnahmetarif, giltig vom 1. August 1885, nebst allen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Kreuzer zu erhalten.

Wien, am 6. Juli 1895. [474]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Personenverkehr zwischen der Station Stadlau der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und den Stationen Pozsony und Pöstyen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 15. Juli 1895 gelangen nachstehende directe Fahrkarten für die angeführten Stationen zur Einführung:

Zwischen Stadlau und	Schnellzug		Personenzug		
	I.	II.	I.	II.	III.
	Classe				
	Fahrpreise in Gulden				
Pozsony	2·90	2·10	.	.	.
Pöstyen	6·50	5·10	5·10	3·80	2·30

Wien, am 2. Juli 1895. [475]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Hannover-Bayerischer Verband und Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. (Nachträge zu Theil II, Heft 1 und 2.) Am 1. Juli traten für den Verbandsgütertarif Theil II, Heft 1 und 2, sowie für den Seehafen-Ausnahmetarif Nachträge in Kraft, welche unter Einbeziehung bereits bekannt gemachter Anordnungen Bestimmungen über Abfertigung des Verkehres mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen, Aenderung und Ergänzung der Frachtsätze für Gemünden, Hof, Probstzella, Ritschenhausen, Aenderung der besonderen Tarifvorschriften, anderweite Fassung der Position Häringe, frische etc., enthalten. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. September in Kraft. Die Nachträge können auf den Verbandsstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1073	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Erdwachs, roh, unverpackt		a)	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895			Cents.		Im Kartirungswege		
				Boryslaw	Braila loco					460				
				„	Galatz loco					452				
				Drohobycz	Braila loco					458				
				„	Galatz loco					450				
					b)							Im Rückvergütungswege		
				Boryslaw	Braila transit					294				
				„	Galatz transit					291				
				Drohobycz	Braila transit					292				
				„	Galatz transit					289				
				Stanislau	Braila transit					234				
				„	Galatz transit					231				

Die Sendungen müssen ab Stanislau nach Braila loco und Galatz loco auf Grund der im Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandtarife, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1895 vorgesehenen Frachtsätze, dann ab Boryslaw und Drohobycz auf Grund der hier unter a) angeführten Frachtsätze nach Braila, bezw. Galatz loco abgefertigt werden. Die Differenz zwischen den Frachtsätzen ad b) für den Verkehr mit Braila transit und Galatz transit und jenen für den Verkehr mit Braila loco und Galatz loco wird erstattet, sobald der Frachtbrief-Adressat den Nachweis erbringt, dass die per Bahn verfrachtete Sendung von den rumänischen Hafenstationen per Schiff verfrachtet worden ist. Zu diesem Zwecke sind die folgenden Papiere vorzulegen:

a) der Original-Frachtbrief für den Bahntransport;

b) der Original-Schiffs-Frachtbrief, bezw. das Original- (Schiff-) Aufgabs-Recepisse oder das Original-Connossement, welches die zur Identificirung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss.

Das mit den vorbezeichneten Papieren belegte Frachterstattungs-Gesuch ist binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der General-Direction der rumänischen Eisenbahnen in Bukarest einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmässigen Differenzbetrages verfügt. Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
1074	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Glaswaaren der Pos. G—20 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Würbenthal	Wien K.F.N.B.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Juli bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Anhang zu dem Tarife für den Mähr.-Schlesischen Nachbar-Verkehr, bezw. Localtarife	Verschieden	a) 112·5 b) 87		Im Kartirungswege		
					Prag St.E.G.					a) 126 b) 109·4				
					Prag Oe.N.W.B.					a) 126 b) 109·4				
1075	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Grussbach-Schönau loco via Lundenburg	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1895 bis Ende Juli 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	35·1 kr.	33·1 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1076	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Mährisch-Neustadt	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1895 bis Ende Juli 1896	Nachtrag IV des directen Tarifes für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	30·8 kr.	28·4 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1077	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Eine Locomotive, auf eigenen Rädern laufend	Wien Nordbahnhof transito	Szczakowa	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	100 kr.	82 kr.	18 kr.	Im Kartirungswege		Die Locomotive muss aus der Reparatur in der Wiener-Neustädter Locomotivfabrik zurückbefördert werden und für die Jaworznoer Steinkohlen-Gewerkschaft bestimmt sein
1078	**Südbahn-Gesellschaft**		Schotter	Schwaz	Innsbruck	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	21 Heller	12 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 117 vom 13. October 1894, unter fortl. Nr. 1764 verlautbarte ermässigte Frachtsatz gegenstandslos

1079 **K.k.St.B.**

Prolongation.

Die Giltigkeit des in Nr. 35 dieses Blattes vom 21. März 1895 sub fortlaufender Nr. 545 enthaltenen Frachtnachlasses für die Beförderung von Bruchsteinen von der Verladestelle zwischen Zawadow und Brzuchowice nach Lemberg wird unter den dort angeführten Bedingungen bis 31. August 1895 erstreckt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1080	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Dünger, natürlicher, und Strassenkehricht	Prag St.E.G. oder Central-Schlachthaus und Viehmarkt Holešovic-Bubna	Beřkovic-Melnik	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	kr. 10·0		Im Kartirungswege		Ausserdem wird für Sendungen vom Central-Schlachthause und Viehmarkte Holešovic Bubna die tarifmässige Zuschubgebühr bis Bubna Bahnhof von fl. 1. pro Wagen zu entrichten sein
					Jenšovic					9·0				
					Kralup					7·0				
					Libšic					6·0				
					Minkovic					8·0				
					Mühlhausen					8·0				
					Selč					4·0				
					Svoleňoves					9·0				
					Volovic					8·5				
					Weltrus					8·5				
					Welwarn					9·0				
				Prag St.E.G.	Roztok					4·4				
				Central-Schlachthaus und Viehmarkt Holešovic-Bubna	Roztok					4·0				
1081	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eiserne Träger	Teplitz-Waldthor	Nachod	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von bezw. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	89·5 kr.		Im Kartirungswege		
1082	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquetts, Coaks	Schwadowitz-Eipel	Wrdy-Bučic	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Kohle und Briquetts und für 10000 kg pro Wagen bei Coaks	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	42·4		Im Kartirungswege		
					Močowitz					40·9				
					Zawratetz-Třemošnitz					49·9				
					Ronov					47·9				
					Zleb					42·4				
1083	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Baumrinde (Borke, Lohe), als: Eichen-, Fichten-, Tannen- und Birkenrinde ohne Unterschied, ob in Bündeln, gemahlen, geschnitten oder gehackt	Vágfalva	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1895	Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes		63 kr.		Im Kartirungswege		

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Der Jahresbedarf an imprägnirten Waggon-Decktüchern wird im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über Gattung und Dimensionen der benöthigten Decktücher sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection (Fachabtheilung für den Verkehrs- und Stationsdienst) täglich zwischen 9 und 12 Uhr Vormittags eingesehen, behoben oder bezogen werden können.

Die Offerte sind sammt den etwaigen Beilagen mit einem 50-kr.- Stempel per Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Lieferung von Waggon-Decktüchern"** bei dem Expedite der unterfertigten k. k. Betriebsdirection (Kaiser Franz Josef-Bahn) bis längstens **22. Juli l. J.** 12 Uhr Mittags einzubringen.

Dem Offerte sind Qualitätsmuster des Rohstoffes und der imprägnirten Leinwand separat verpackt beizugeben, wobei bemerkt wird, dass ein den Bestimmungen des § 4 der neu aufgelegten speciellen Bedingnisse für Lieferung von Deckplachen nicht entsprechendes Materiale von vornherein von der Annahme ausgeschlossen ist.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Jedes Offert muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die „allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen", sowie die speciellen Bedingnisse für Lieferung von Deckplachen vollkommen bekannt sind und dass er sich denselben unterwirft.

Die Lieferung wird in einem möglichst kurzen Termine zu bewerkstelligen sein, welcher im Offerte anzugeben ist.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 22. Juli l. J. um 1 Uhr Nachmittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection steht es frei, die Offerten rücksichtlich der ganzen offerirten Anzahl oder nur eines Theiles derselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 1. Juli 1895.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection.

Die

XV. ordentliche Generalversammlung

der

Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft

findet am **19. Juli 1895, 11 Uhr Vormittags,** in **Wien I.,** Mölkerbastei Nr. 5, I. Stock, statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Geschäftsbericht.
2. Vorlage des Rechnungsabschlusses.
3. Bestimmungen über die Verwendung des Reingewinnes und über eine weitere Hinauszahlung an die Certificatbesitzer.
4. Neuwahlen des Verwaltungsausschusses.

Jene P. T. Actionäre welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden eingeladen, ihre Actien (Emission 1894) spätestens am 13. Juli d. J. (cfr. § 28 der Statuten) bei der

Union-Bank in Wien

gegen Empfangnahme der Legitimationskarte zu hinterlegen.

Wien, den 1. Juli 1895.

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Kundmachung.

Bei der in Gemässheit des § 18 der Anstaltsstatuten am **5. Juli 1895** vorgenommenen **XI. öffentlichen Verlosung der Pfandbriefe der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt** sind nachstehende Pfandbriefe im Gesammtbetrage von 143.200 fl. gezogen worden:

à 5000 fl.: Nr. 113, 528, 610, 896, 1294, 1982, 1990, 2045, 2117, 2464, 2863, 3240, 3456, 3825, 4035, 4133, 4328, 4430;
à 1000 fl.: Nr. 258, 622, 996, 1282, 1486, 1494, 1776, 1977, 2282, 2370, 2670, 2958, 3320, 3920, 3923, 3949, 4382, 5090, 5268, 5280, 5538, 5574, 5602, 5620, 5953, 5955, 5968, 6168, 6478, 6572, 7494, 7635, 7858, 8191, 8400, 8467, 8534, 8613, 9494, 10221, 10655, 11072, 11155;
à 500 fl.: Nr. 184, 397, 596, 869, 1094, 1396, 1596, 1795, 1868, 2064, 2264, 2268;
à 100 fl.: Nr. 11, 12, 60, 154, 311, 365, 522, 834, 1241, 1498, 1686, 1690, 2083, 2152, 2482, 2489, 2769, 2869, 2951, 3151 3390, 3403, 3982, 4056, 4341, 4360, 4413, 4806, 4882, 4951, 5104, 5373, 5671, 5743, 5898, 6482, 6496, 6884 7143, 7260;
à 50 fl.: Nr. 25, 272, 426, 427;

Die Zahlung dieser Pfandbriefe erfolgt nach § 20 der Anstaltsstatuten sechs Monate nach der Ziehung, sonach am 2. Jänner 1896 in Wien durch die Anstaltscasse gegen Rückstellung des Pfandbriefes sammt Couponbogen und Talon. — Verloste Pfandbriefe werden gegen neue umgetauscht, hiebei bereits behobene Coupons vom Capitale nicht in Abzug gebracht; dem Pfandbriefbesitzer verloster Stücke, welcher bei deren Einlösung das Capital behebt, werden vom Verfallstage an 3 Percent Zinsen vergütet.

Von den bei **früheren Verlosungen gezogenen Pfandbriefen sind noch nicht zur Einlösung gelangt:**

à 5000 fl.: Nr. 461, 505, 738, 1444, 1513, 1960, 2422, 2423, 3532;
à 1000 fl.: Nr. 195, 687, 880, 964, 1307, 1371, 1396, 3427, 3753, 3813, 3943, 4084, 4518, 4992, 5031, 5360, 5373, 5641, 6156, 6429, 6468, 6666, 6858, 6894, 6909, 7071, 7867, 8116, 10147, 10550, 10551, 10552;
à 500 fl.: Nr. 4, 265, 325, 533, 562, 804, 923, 1148,1515, 2015;
à 100 fl.: Nr. 45, 47, 70, 97, 372, 634, 675, 795, 1184, 1234, 1239, 1406, 1643, 1675, 1819, 2183, 2210, 2295, 2372, 2503, 2515, 2529, 2572, 2606, 2686, 2909, 2954, 3045, 3196, 3778, 3937, 4600, 4706, 4894, 5272, 5354, 5918, 6480, 6484, 6787, 6792, 6866, 7125, 7221, 7227;
à 50 fl.: Nr. 21, 22, 24, 222, 399.

Die nächste (XII.) Verlosung findet Montag den 6. Jänner 1896 statt.

Wien, am 5. Juli 1895.

Vom Curatorium der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt.

(496)

VERORDNUNGS-BLATT
DES
K. K. HANDELS- MINISTERIUMS
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn**	fl. 12·—	fl. 6·—	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	Mark 25·—	Mark 12·50	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 80. **Wien, 11. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Stand der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen u. österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften zu Ende des Jahres 1894.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen und österr. Eisenbahnwagen - Leihgesellschaften umfasste zu Ende des Jahres 1894 im Ganzen 4182 Locomotiven, 3359 Tender, 245 Schneepflüge, 9232 Personen- und 101.456 Lastwagen.

Von den in der nachfolgenden Tabelle ausgewiesenen Fahrbetriebsmitteln war die nachstehend bezifferte Anzahl Wagen nicht Bahneigenthum, sondern fremden Parteien angehörig:

2 Secundär-Locomotiven,
2 Hofwagen,
1 Salonwagen,
6 Restaurationswagen,
11 Schlafwagen,
1 Arbeiterwagen,
6 Post-Ambulançewagen,
8 Plateauwagen für Möbeltransporte,
183 gedeckte Lastwagen,
3 „ „ für Glastransporte,
13 offene „
100 Bretterwagen,
2 Holzkohlenwagen,
9 Weinwagen,
476 Bierwagen,
1 gedeckter Hornviehwagen und
1116 Reservoirwagen.

Ausserdem hatten die nachgenannten Eisenbahnen am Ende des Jahres 1894 zusammen 1 Secundär-Locomotive, 200 Plateauwagen, 342 gedeckte Lastwagen, 273 offene Lastwagen, 50 Langholzwagen, 657 Kohlenwagen und 50 Coakswagen theils von den österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften, theils von fremden Leihgesellschaften, bezw. Eisenbahn-Unternehmungen ausgeliehen (von diesen Wagen erscheint in der Tabelle unter Rubrik „Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften“ nur jener Theil nachgewiesen, welcher sich im Eigenthume dieser Gesellschaften befand), und zwar: die

k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: 1 Secundär-Locomotive von der Oesterr.-Alpinen Montan-Gesellschaft, 200 Plateauwagen und 50 offene Lastwagen von Lindheim & Co.;

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: 248 gedeckte Lastwagen, 123 offene Lastwagen und 77 Kohlenwagen von der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien;

Kaschau-Oderberger Eisenbahn: 50 gedeckte Lastwagen, 50 Langholzwagen und 380 Kohlenwagen von der Compagnie auxiliaire internationale de chemins de fer in Brüssel, 4 gedeckte Lastwagen für Holzwolle-Transporte von der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien, 50 Stück Coakswagen von der Allgemeinen Waggonleih-Gesellschaft in Budapest und 30 gedeckte Getreidetransportwagen von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen;

Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft: 100 offene Güterwagen von der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien und 200 Kohlenwagen von der Grand Central Belge-Eisenbahn in Brüssel;

Wien-Aspanger Eisenbahn: 10 gedeckte Güterwagen von der Compagnie auxiliaire internationale de chemins de fer in Brüssel.

Unter den hier aufgeführten Leihwagen befinden sich 248 gedeckte Lastwagen, 223 offene Lastwagen und 77 Kohlenwagen der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und 4 gedeckte Lastwagen der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien.

Von den in der Tabelle für die österr. Eisenbahnen ausgewiesenen 1536 Reservoirwagen befanden sich 1116 im Besitze von Privaten, 88 im Eigenthume von Eisenbahn-Unternehmungen, 56 in jenem der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien und 276 im Besitze der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien.

(Fortsetzung s. Seite 1246.)

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven: für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Secundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Tender: Stückzahl	Tender: pro Kilometer
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	**I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.**														
	a) **K. k. Staatsbahnen.**														
	Normalspurige Bahnen [1])	6931·08	262	203	6	.	688	240	.	149	5	1553	0·22	1361	0·20
	Schmalspurige Bahn (Lambach—Gmunden) [2])	27·33	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·15	.	.
	b) **Privatbahnen (Haupt- u. Localbahnen).**														
	Normalspurige Bahnen [3])	1471·41	10	24	.	.	82	10	.	42	.	168	0·11	129	0·09
	Schmalspurige Bahn [4])	76·12	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·05	.	.
	Summe I . . .	8505·94	272	227	6	.	770	250	.	199	5	1729	0·20	1490	0·17
	II. Privatbahnen.														
	a) **Hauptbahnen** (inclusive der von denselben betriebenen fremden Haupt- und Localbahnen):														
2	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101·39	3	2	.	35	37	7	.	.	.	84	0·83	84	0·83
3	Böhmische Nordbahn	320·09	4	12	.	9	46	.	.	.	.	71	0·22	61	0·19
4	Böhmische Westbahn	206·84	4	11	.	.	30	5	.	.	2	52	0·25	47	0 23
5	Buschtěhrader Eisenbahn	422·39	9	20	.	.	104	6	.	.	10	149	0·35	141	0·33
6	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [5])	1332·11	62	67	.	.	276	.	.	30	34	469	0·35	409	0·31
7	Kaschau-Oderberger Bahn [6])	63·82	2	1	.	.	11	.	.	1	.	15	0·23	14	0·22
8	Mährisch-Schlesische Centralbahn . . .	153·91	.	5	.	4	10	.	.	3	.	22	0·14	19	0·12
9	Oesterr. Nordwestbahn [7])	1030·79	26	46	.	.	77	54	.	24	37	264	0·26	203	0·20
10	Oesterr.-Ungar. Staats Eisenbahn-Gesellschaft [8])	1376·44	51	18	66	.	187	86	.	38	19	465	0·34	288	0·21
11	Südbahn-Gesellschaft [9])														
	normalspurige Bahnen	1754·32	48	154	.	.	205	127	.	40	5	579	0·33	535	0·30
	schmalspurige Bahnen [10])	48·84	.	.	.	.	.	.	.	7	.	7	0·14	.	.
12	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [11]) .	324·59	5	12	.	.	38	6	.	11	4	76	0·23	61	0·19
13	Wien-Aspanger Eisenbahn	89·24	.	6	.	7	.	.	.	2	.	15	0·17	6	0·07
	Summe *a)* . . .	7224·77	214	354	66	55	1021	291	.	156	111	2268	0·31	1868	0·26
	b) **Selbstständig betriebene Localbahnen.**														
	α) Normalspurig.														
14	Auspitzer Localbahn	6·78	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·29	.	.
15	Böhmische Commercialbahnen	191·29	.	.	.	.	.	.	.	21	.	21	0·11	.	.
16	Bozen-Meraner Bahn	31·28	.	.	.	.	.	.	.	5	1	6	0·19	1	0·03
17	Kremsthalbahn	69·55	.	.	.	.	.	.	.	7	.	7	0·10	.	.
18	Mühlkreisbahn	57·58	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·09	.	.
19	Neutitscheiner Localbahn	8·15	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·37	.	.
20	Stauding-Stramberger Localbahn . . .	18·48	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·27	.	.
	β) Schmalspurig.														
21	Mori-Arco-Riva am Gardasee [12]) . . .	24·06	.	.	.	4	.	.	.	.	.	4	0·17	.	.
22	Salzkammergut-Localbahn [12])	66·97	.	.	2	9	.	.	.	.	.	11	0·16	.	.
23	Steyrthalbahn [12])	47·11	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·11	.	.
	Summe *b)* . . .	521·25	.	.	2	13	.	.	.	53	1	69	0·13	1	0·00

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Locomotiven für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Secundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Tender Stückzahl	Tender pro Kilometer
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	c) **Zahnradbahnen.**														
	α) Normalspurig.														
24	Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi)	5·31	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	1·13	.	.
	β) Schmalspurig.														
25	Achenseebahn (System Riggenbach, Adhäsionsbahn u. Zahnstangenbetrieb)[13]	6·31	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·63	.	.
26	Gaisbergbahn (System Riggenbach)[13]	5·25	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·95	.	.
27	Schafbergbahn (System Abt)[13]	5·84	.	6	.	.	.	.	.	.	.	6	1·03	.	.
	Summe *c)*	22·71	.	6	.	.	.	.	.	15	.	21	0·92	.	.
	d) **Dampftramways.**														
	α) Normalspurig.														
28	Brünner Localbahnen	16·96	.	.	.	.	1	.	.	10	.	11	0·65	.	.
29	Dampftramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Co.)	44·92	.	.	.	.	.	.	.	28	.	28	0·62	.	.
30	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	10·54	.	.	.	.	.	.	.	29	.	29	2·75	.	.
31	Přivoz—M. Ostrau—Witkowitz	6·84	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·58	.	.
32	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	14·04	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·43	.	.
33	Wiener Localbahnen	12·78	.	.	.	.	.	.	.	11	.	11	0·86	.	.
	β) Schmalspurig.														
34	Innsbruck—Hall in Tirol[13]	12·02	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·50	.	.
	Summe *d)*	118·10	.	.	.	.	1	.	.	94	.	95	0·80	.	.
	e) **Elektrische Eisenbahnen.**														
	α) Normalspurig.														
35	Baden-Vöslau	3·17	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	1·38	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	β) Schmalspurig.														
37	Mödling-Hinterbrühl[13]	4·43	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Station Gmunden—Stadt Gmunden[13]	2·53	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	Trambahn in Lemberg[13]	8·33	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe *e)*	19·84	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe II	7906·67	214	360	68	68	1022	291	.	318	112	2453	0·31	1869	0·24
	III. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.														
40	Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41	Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe III	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Totalsumme	16412·61	486	587	74	68	1792	541	.	517	117	4182	0·25	3359	0·20

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge: Stückzahl	Schneepflüge: pro Kilometer	Personenwagen: Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	**I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.**																	
	a) **K. k. Staatsbahnen.**																	
	Normalspurige Bahnen [1])	50	0·01	2	32	12	.	28	73	661	20	.	5	548	206	.	2081	.
	Schmalspurige Bahn (Lambach-Gmunden [2])	1	0·04	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) **Privatbahnen (Haupt- u. Localbahnen).**																	
	Normalspurige Bahnen [3])	12	0·01	.	4	.	.	.	7	67	7	.	.	43	40	.	179	.
	Schmalspurige Bahn [4])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe I	63	0·01	2	36	12	.	28	80	728	27	.	5	591	246	.	2260	.
	II. Privatbahnen.																	
	a) **Hauptbahnen** (inclusive der von denselben betriebenen fremden Haupt- und Localbahnen):																	
2	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1	0·01	.	3	1	.	.	.	19	.	.	.	10	14	.	67	.
3	Böhmische Nordbahn	4	0·01	.	1	.	.	.	.	21	13	.	.	6	25	.	101	.
4	Böhmische Westbahn	5	0·02	.	2	1	.	.	.	18	1	.	.	25	4	.	57	.
5	Buschtěhrader Eisenbahn	9	0·02	.	3	1	.	.	12	52	10	.	.	40	25	.	[14]) 120	.
6	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [5])	26	0·02	5	8	1	7	1	23	116	.	.	.	100	15	.	527	.
7	Kaschau-Oderberger Bahn [6])	1	0·01	.	1	.	.	.	.	6	.	.	.	4	4	.	9	.
8	Mährisch-Schlesische Centralbahn	2	0·01	.	1	.	.	.	.	14	.	.	.	2	10	.	35	.
9	Oesterr. Nordwestbahn [7])	16	0·01	.	[15]) 5	2	6	.	12	79	7	.	.	63	61	.	296	.
10	Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft [8])	34	0·02	6	[15]) 16	1	.	.	32	94	4	.	.	158	82	.	[16]) 401	.
11	Südbahn-Gesellschaft [9])																	
	normalspurige Bahnen	54	0·03	5	9	1	10	5	[17]) 94	194	6	.	.	314	34	.	640	.
	schmalspurige Bahnen [10])	3	0·06	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [11])	7	0·02	.	3	1	.	.	4	23	.	.	.	12	24	.	112	.
13	Wien-Aspanger Eisenbahn	1	0·01	.	1	.	.	.	1	6	3	.	.	8	5	.	36	.
	Summe *a)*	163	0·02	16	53	9	23	6	178	642	44	.	.	742	303	.	2401	.
	b) **Selbstständig betriebene Localbahnen.**																	
	α) Normalspurig.																	
14	Auspitzer Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
15	Böhmische Commercialbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	33	.	.	.
16	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	1	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	12	.
17	Kremsthalbahn	2	0·03	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	7	.	8	.
18	Mühlkreisbahn	2	0·03	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	6	.	5	.
19	Neutitscheiner Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.
20	Stauding-Stramberger Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
	β) Schmalspurig.																	
21	Mori-Arco-Riva am Gardasee [12])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	Salzkammergut-Localbahn [12])	4	0·06	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
23	Steyrthalbahn [12])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe *b)*	8	0·01	.	1	.	.	1	8	.	4	.	.	2	53	.	26	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Commissions- (Inspections-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Classe	I. und II. Classe	I., II. und III. Classe	I., II., III. und IV. Classe	I. und III. Classe	II. Classe	II. und III. Classe	II., III. und IV. Classe	III. Classe	III. und IV. Classe
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	c) **Zahnradbahnen.**																	
	α) Normalspurig.																	
24	Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	β) Schmalspurig.																	
25	Achenseebahn (System Riggenbach, Adhäsionsbahn u. Zahnstangenbetrieb) [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	Gaisbergbahn (System Riggenbach) [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Schafbergbahn (System Abt) [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe *c)*	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	d) **Dampftramways.**																	
	α) Normalspurig.																	
28	Brünner Localbahnen	1	0·06	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Dampftramway - Gesellschaft (vormals Krauss & Co.)	6	0·13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31	Přivoz—M. Ostrau—Witkowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	2	0·14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Wiener Localbahnen	2	0·16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	β) Schmalspurig.																	
34	Innsbruck—Hall in Tirol [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe *d)*	11	0·09	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	e) **Elektrische Eisenbahnen.**																	
	α) Normalspurig.																	
35	Baden-Vöslau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	β) Schmalspurig.																	
37	Mödling-Hinterbrühl [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Station Gmunden—Stadt Gmunden [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	Trambahn in Lemberg [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe *e)*	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe II	182	0·02	16	54	9	23	7	186	642	48	.	.	744	356	.	2427	.
	III. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																	
40	Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41	Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe III	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Totalsumme	245	0·01	18	90	21	23	35	266	1370	75	.	5	1335	602	.	4687	.

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen: IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construct.	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Lastwagen: Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulanzwagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
1	**I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.**																
	a) **K. K. Staatsbahnen.**																
	Normalspurige Bahnen[1])	.	1	[18]) 66	3735	0·54	743	180	113	74	263	138	12461	2154	934	3489	9132
	Schmalspurige Bahn (Lambach—Gmunden)[2])	.	[19]) 20	.	20	0·73	5	.	.	.	[20]) 25	.	100	140	.	.	.
	b) **Privatbahnen (Haupt- u. Localbahnen).**																
	Normalspurige Bahnen[3])	.	.	.	347	0·24	74	47	13	1	108	13	2084	240	184	567	293
	Schmalspurige Bahn[4])	.	[21]) 12	.	12	0·16	.	3	.	.	.	.	10	56	.	.	16
	Summe I.	.	33	66	4114	0·48	822	230	126	75	396	151	14655	2590	1118	4056	9441
	II. Privatbahnen.																
	a) **Hauptbahnen** (inclusive der von denselben betriebenen fremden Haupt- und Localbahnen):																
2	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	114	1·12	.	22	2	1	200	.	262	.	.	.	6100
3	Böhmische Nordbahn	.	.	.	167	0·52	52	12	7	.	.	4	563	90	27	.	1040
4	Böhmische Westbahn	.	.	.	108	0·52	25	.	6	1	5	4	254	85	22	44	889
5	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	[22]) 1	264	0·62	89	6	9	2	193	3	863	15	94	.	4304
6	Kaiser Ferdinands-Nordbahn[5])	.	[23]) 41	[22]) 4	848	0·64	[24]) 91	207	38	9	89	31	4761	1793	236	68	7120
7	Kaschau-Oderberger Bahn[6])	1	.	.	25	0·39	7	1	2	.	8	.	69	85	16	.	216
8	Mährisch-Schlesische Centralbahn	.	.	.	62	0·40	7	5	3	.	60	2	168	4	28	.	128
9	Oesterr. Nordwestbahn[7])	.	.	[22]) 6	537	0·52	[25]) 143	27	13	1	.	20	2230	471	176	70	2297
10	Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft[8])	.	.	.	794	0·58	253	21	5	13	84	42	4542	1336	165	.	3462
11	Südbahn-Gesellschaft[9])																
	normalspurige Bahnen	.	.	[26]) 17	1329	0·76	293	11	29	9	110	49	4466	930	577	.	4045
	schmalspurige Bahnen[10])	.	16	.	16	0·33	.	6	.	.	.	.	12	22	.	.	22
12	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn[11])	.	.	[22]) 7	186	0·57	[27]) 36	6	.	3	.	4	544	127	50	19	563
13	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	[22]) 3	63	0·70	10	.	.	.	.	.	40	120	4	.	20
	Summe *a)*	1	57	38	4513	0·62	1006	324	114	39	749	159	18774	5078	1395	201	30206
	b) **Selbstständig betriebene Localbahnen.**																
	α) Normalspurig.																
14	Auspitzer Localbahn	.	2	.	2	0·29	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.
15	Böhmische Commercialbahnen	.	.	[22]) 5	42	0·22	13	1	.	.	.	.	73	57	6	.	138
16	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	21	0·67	.	3	.	.	.	.	24	18	4	2	2
17	Kremsthalbahn	.	2	.	19	0·27	2	1	1	.	.	.	23	5	4	4	1
18	Mühlkreisbahn	.	.	.	12	0·21	.	2	.	.	.	.	6	11	2	1	2
19	Neutitscheiner Localbahn	.	.	.	4	0·49	.	1	.	.	.	.	2	1	.	.	.
20	Stauding-Stramberger Localbahn	[28]) 1	.	.	5	0·27	1	2	.	.	.	.	21	71	.	.	.
	β) Schmalspurig.																
21	Mori-Arco-Riva am Gardasee[12])	.	[29]) 11	.	11	0·46	2	.	.	.	.	.	12	4	.	.	4
22	Salzkammergut-Localbahn[12])	.	[30]) 44	.	44	0·66	.	4	3	.	.	.	18	7	4	.	26
23	Steyrthalbahn[12])	.	[31]) 24	[22]) 3	27	0·57	4	.	.	.	.	.	14	50	.	.	.
	Summe b)	1	83	8	187	0·36	22	14	4	.	.	.	194	224	20	7	173

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen: IV. Classe	Omnibus- und Vicinalbahnwagen leichter Construct.	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Lastwagen: Gepäckswagen	Post- und Conducteurwagen	Post-Ambulanzwagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	c) Zahnradbahnen.																
	α) Normalspurig.																
24	Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi) . .	. [32])	18	.	18	3·39	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
	β) Schmalspurig.																
25	Achenseebahn (System Riggenbach, Adhäsionsbahn u. Zahnstangenbetrieb) [13])	. [33])	7	.	7	1·11	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1
26	Gaisbergbahn (System Riggenbach) [13]) .	. [33])	7	.	7	1·33	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
27	Schafbergbahn (System Abt) [13])	. [34])	6	.	6	1·03	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.
	Summe c) . . .	.	38	.	38	1·67	.	.	.	.	.	.	1	9	.	.	1
	d) Dampftramways.																
	α) Normalspurig.																
28	Brünner Localbahnen	.	29	.	29	1·71	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Dampftramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Co.)	. [35])	103	.	103	2·29	.	.	.	.	.	.	7	12	2	.	2
30	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft . .	.	101	.	101	9·58	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
31	Přivoz—M. Ostrau—Witkowitz	. [36])	15	.	15	2·19	.	.	.	.	.	.	3	3	.	.	.
32	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	. [37])	27	.	27	1·92	.	.	.	.	.	.	4	2	.	.	.
33	Wiener Localbahnen	. [38])	14	.	14	1·10	.	.	.	.	.	.	10	134	2	.	.
	β) Schmalspurig.																
34	Innsbruck—Hall in Tirol [13])	.	23	.	23	1·91	3	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
	Summe d) . . .	.	312	.	312	2·64	3	.	.	.	.	.	24	153	4	.	2
	e) Elektrische Eisenbahnen.																
	α) Normalspurig.																
35	Baden-Vöslau	.	30	.	30	9·46	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	.	4	.	4	2·90	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	β) Schmalspurig.																
37	Mödling-Hinterbrühl [13])	.	15	.	15	3·39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Station Gmunden—Stadt Gmunden [13]) .	.	3	.	3	1·18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	Trambahn in Lemberg [13])	.	16	.	16	1·92	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe e) . . .	.	68	.	68	3·43	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe II	2	558	46	5118	0·65	1031	338	118	39	749	159	18993	5464	1419	208	30382
	III. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																
40	Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	570	.	890	.	.	.	650
41	Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	53	.	.	.	.
	Summe III . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	579	.	943	.	.	.	650
	Totalsumme .	2	591	112	9232	0·56	1853	568	244	114	1724	310	34591	8054	2537	4264	40473

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen																	
		Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer	Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
1	**I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.**																		
	a) **K. k. Staatsbahnen.**																		
	Normalspurige Bahnen [1])	40	12	63	77	1	17	292	87	.	516	.	378	191	22	31377	4·53	35112	5·07
	Schmalspurige Bahn (Lambach—Gmunden) [2])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	270	9·88	290	10·61
	b) **Privatbahnen (Haupt- u. Localbahnen).**																		
	Normalspurige Bahnen [3])	52	.	22	37	.	.	.	57	.	90	.	17	110	1	4010	2·72	4357	2·96
	Schmalspurige Bahn [4])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	85	1·12	97	1·28
	Summe I	92	12	85	114	1	17	292	144	.	606	.	395	301	23	35742	4·20	39856	4·68
	II. Privatbahnen.																		
	a) **Hauptbahnen** (inclusive der von denselben betriebenen fremden Haupt- und Localbahnen):																		
2	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	6592	65·02	6706	66·14
3	Böhmische Nordbahn	.	.	.	.	.	.	3	.	2	7	.	65	.	1	1873	5·85	2040	6·37
4	Böhmische Westbahn	11	.	.	.	.	.	67	1	28	11	.	21	.	1	1475	7·13	1583	7·65
5	Buschtěhrader Eisenbahn	2	.	.	16	.	.	10	.	8	3	.	.	50	1	5668	13·42	5932	14·04
6	Kaiser Ferdinands-Nordbahn [5])	811	3	24	5	.	16	22	.	.	139	.	352	570	4	16389	12·30	17237	12·94
7	Kaschau-Oderberger Bahn [6])	18	7	.	.	.	.	.	.	6	1	.	.	6	.	442	6·93	467	7·32
8	Mährisch-Schlesische Centralbahn	.	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	408	2·65	470	3·05
9	Oesterr. Nordwestbahn [7])	66	.	.	10	.	4	4	.	.	12	.	76	120	2	5742	5·57	6279	6·09
10	Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft [8])	269	.	.	48	.	.	52	53	.	50	2	192	256	7	10852	7·88	11646	8·46
11	Südbahn-Gesellschaft [9])																		
	normalspurige Bahnen	.	1	.	3	8	.	85	.	1	165	.	78	249	9	11118	6·34	12447	7·10
	schmalspurige Bahnen [10])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	62	1·27	78	1·60
12	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [11])	38	.	.	24	.	.	.	.	.	5	.	13	.	.	1432	4·41	1618	4·98
13	Wien-Aspanger Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	25	.	.	.	3	.	.	222	2·49	285	3·19
	Summe *a)*	1215	11	24	108	8	20	243	79	45	394	2	805	1251	25	62275	8·62	66788	9·24
	b) **Selbstständig betriebene Localbahnen.**																		
	α) Normalspurig.																		
14	Auspitzer Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·15	3	0·44
15	Böhmische Commercialbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	288	1·50	330	1·72
16	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	9	.	64	2·05	85	2·72
17	Kremsthalbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	45	0·65	64	0·92
18	Mühlkreisbahn	3	.	.	.	.	.	.	8	.	2	.	.	.	.	37	0·64	49	0·85
19	Neutitscheiner Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	0·49	8	0·98
20	Stauding-Stramberger Localbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	95	5·14	100	5·41
	β) Schmalspurig.																		
21	Mori-Arco-Riva am Gardasee [12])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	0·91	33	1·37
22	Salzkammergut-Localbahn [12])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	62	0·92	106	1·58
23	Steyrthalbahn [12])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	68	1·44	95	2·01
	Summe *b)*	3	.	.	.	.	.	2	8	.	2	.	.	13	.	686	1·31	873	1·67

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen																	
		Coakswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Krahnwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer	Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	c) Zahnradbahnen.																		
	α) Normalspurig.																		
24	Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	6	1·13	24	4·52
	β) Schmalspurig.																		
25	Achenseebahn (System Riggenbach, Adhäsionsbahn u. Zahnstangenbetrieb) [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	6	0·95	13	2·06
26	Gaisbergbahn (System Riggenbach) [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·38	9	1·71
27	Schafbergbahn (System Abt) [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·51	9	1·54
	Summe c)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	4	.	17	0·75	55	2·42
	d) Dampftramways.																		
	α) Normalspurig.																		
28	Brünner Localbahnen	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·06	30	1·77
29	Dampftramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Co.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	23	0·51	126	2·80
30	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	3	0·29	104	9·87
31	Přivoz—M. Ostrau—Witkowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	0·88	21	3·07
32	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	0·43	33	2·35
33	Wiener Localbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	147	11·50	161	12·60
	β) Schmalspurig.																		
34	Innsbruck—Hall in Tirol [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	.	11	0·92	34	2·83
	Summe d)	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	7	1	197	1·67	509	4·31
	e) Elektrische Eisenbahnen.																		
	α) Normalspurig.																		
35	Baden-Vöslau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30	9·46
36	Belvedere in Prag zum königl. Thiergarten in Bubenč	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	2·90
	β) Schmalspurig.																		
37	Mödling-Hinterbrühl [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	3·39
38	Station Gmunden—Stadt Gmunden [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	1·18
39	Trambahn in Lemberg [13]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16	1·92
	Summe e)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	68	3·43
	Summe II	1219	11	24	108	8	20	245	87	45	396	2	809	1275	26	63175	7·99	68293	8·64
	III. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																		
40	Erste österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	56	.	.	2166	.	2166	.
41	Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt	.	.	.	.	.	.	34	1	.	.	.	276	.	.	373	.	373	.
	Summe III	.	.	.	.	.	.	34	1	.	.	.	332	.	.	2539	.	2539	.
	Totalsumme	1311	23	109	222	9	37	571	232	45	1002	2	1536	1576	49	101456	6·18	110688	6·74

Bemerkungen zu Tabelle I, II, III und IV.

[1]) Inclusive der Localbahnen Asch-Rossbach, Fehring-Fürstenfeld, Mösel-Hüttenberg, Vöcklabruck-Kammer und Wittmannsdorf-Ebenfurt, welche mit den Fahrbetriebsmitteln der k. k. Staatsbahnen dotirt werden.

[2]) Spurweite 1·106 m.

[3]) Hierunter sind inbegriffen: die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn (galizische Linie), die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, die Ungarische Westbahn (steirische Linie), die Mährische Grenzbahn, ferner die Bukowinaer Localbahnen, die Friauler Bahn, die Localbahn Fürstenfeld-Hartberg sammt Abzweigung Bierbaum—Neudau, die Gailthalbahn, die Localbahn Gleisdorf-Weiz, die Kolomeaer Localbahnen, die Localbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), die Mährische Westbahn, die Localbahnen: Potscherad-Wurzmes, Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya, Strakonitz-Winterberg, die Unterkrainer Bahnen, die Welser Localbahnen, die Localbahnen Wodňan-Prachatitz, Wotic-Selčan und Zeltweg-Fohnsdorf.

[4]) Betrifft die Murthalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) der Steiermärkischen Landesbahnen; Spurweite 0·760 m.

[5]) Einschliesslich der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebenen Theilstrecke der Wiener Verbindungsbahn.

[6]) Die hier nachgewiesenen Daten beziehen sich nur auf den die österr. Strecke betreffenden Antheil der Fahrbetriebsmittel.

[7]) Inclusive der Localbahnen Časlau-Močowitz, Časlau-Třemosnitz und Skowic-Bučic der k. k. Staatsbahnen, der Localbahn Častolowitz-Reichenau, Deutschbrod-Humpoletz, Grosspriesen-Wernstadt-Auscha und der Kuttenberger Localbahn.

[8]) Mit Inbegriff der Swoleňoves-Smečnaer Eisenbahn (Localbahn).

[9]) Die eingestellten Daten betreffen nur den auf die österr. Linien entfallenden Antheil der Fahrbetriebsmittel der Südbahn-Gesellschaft. Die Graz-Köflacher, die Leoben-Vordernberger, die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, ferner die von der Südbahn-Gesellschaft betriebene Theilstrecke der Wiener Verbindungsbahn, die Localbahn Radkersburg-Luttenberg, sowie die Localbahn Cilli-Wöllan der Steiermärkischen Landesbahnen sind hier miteinbezogen.

[10]) Betrifft die schmalspurigen Linien Kapfenberg—Au-Seewiesen, Pöltschach—Gonobitz und Preding-Wieselsdorf—Stainz der Steiermärkischen Landesbahnen; Spurweite 0·760 m.

[11]) Einschliesslich der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und der Localbahn Königshan-Schatzlar der k. k. Staatsbahnen.

[12]) Spurweite 0·760 m.

[13]) Spurweite 1·000 m.

[14]) Darunter 1 Wagen mit Conducteurcoupé.

[15]) Darunter 3 Restaurationswagen.

[16]) Darunter 10 mit Gepäcksraum versehene Wagen.

[17]) Hierunter 12 ausgerüstete Schlafwagen.

[18]) Davon 9 Personenwagen der II. und 29 der III. Classe mit Postcoupé, ferner 2 Personenwagen der II./III. und 26 der III. Classe mit Gepäcksraum.

[19]) Hierunter 1 Salonwagen, 2 Personenwagen der I., 2 der I./II., 5 der II. und 10 der III. Classe.

[20]) Davon 7 achträdrige Lowries und 18 Transporteure.

[21]) Darunter 1 Aussichtswagen, 1 Personenwagen der I., 5 der I./III. und 5 der III. Classe.

[22]) Personenwagen der III. Classe.

[23]) Hierunter 2 Personenwagen der I./II., 1 der I./II./III., 22 der II./III. und 16 der III. Classe.

[24]) Hievon 3 Hofzugs-Gepäckswagen und 12 Gepäckswagen mit Postcoupé.

[25]) Darunter 2 Gepäckswagen mit Postcoupé.

[26]) Davon 9 Personenwagen der II. und 8 der III. Classe.

[27]) Hierunter 4 Gepäckswagen mit Postcoupé.

[28]) Arbeiterwagen.

[29]) Davon 2 Personenwagen der I., 6 der I./III. und 3 der III. Classe.

[30]) Darunter 1 Hofwagen, 1 Salonwagen, 7 Personenwagen der I., 6 der I./III. und 29 der III. Classe.

[31]) Darunter 11 Personenwagen der II./III. und 13 der III. Classe.

[32]) Darunter 8 Personenwagen der I./II. und 10 der II. Classe.

[33]) Hierunter 1 Wagen mit Gepäcksraum.

[34]) Davon 1 Personenwagen der I./II. und 5 der II. Classe.

[35]) Darunter 1 Salonwagen, 49 Personenwagen I./II. (wovon 5 mit Gepäcksraum) und 53 der II. Classe (wovon 3 mit Gepäcksraum).

[36]) Darunter 3 Personenwagen der I./II., 5 der II./III. und 7 der III. Classe (hievon 3 Wagen mit Dienstcoupé).

[37]) Davon 1 Salonwagen, 2 Personenwagen der II., 8 der II./III. und 16 der III. Classe.

[38]) Darunter 8 Personenwagen der I./II. und 6 der II. Classe.

Die hier nachgewiesenen Reservoirwagen vertheilen sich in folgender Weise auf die einzelnen Verwaltungen:

	Eigenthum der Eisenbahnen	Eigenthum von Privaten
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	58	337
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	—	5
Böhmische Nordbahn	1	64
Böhmische Westbahn	—	21
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	5	347
Oesterr. Nordwestbahn	1	75
Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahn-Gesells.	5	187
Südbahn-Gesellschaft	14	64
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	—	13
Wien-Aspanger Eisenbahn	—	3
Kahlenberg-Eisenbahn	2	—
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	2	—

Von den vorstehend nachgewiesenen 1204 Reservoirwagen waren bestimmt für den Transport von

Wasser	21
Gas	5
Petroleum	685
Spiritus	220
Spiritus und Melasse	57
Theer	34
Ammoniakwasser	10
Säuren	44
Schwefelsäure	48

während 80 Reservoirwagen verschiedener Eisenbahnen, sowie die der Ersten österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt angehörigen eine bestimmte Verwendung nicht hatten.

Im Vergleiche zum Stande der Fahrbetriebsmittel der österr. Eisenbahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften am Ende des I. Semesters 1894 hat sich derselbe im II. Semester 1894 um

8 Locomotiven für Eilzüge,
6 " " gemischte Züge mit zwei gekuppelten Achsen,
21 " " Lastzüge mit drei gekuppelten Achsen,
8 " " Lastzüge mit vier gekuppelten Achsen,
14 Secundär-Locomotiven,
6 Tender,
2 Salonwagen,
23 Personenwagen I./II. Classe,
49 " III. "
86 Omnibus- und Vicinalbahnwagen,
16 Gepäckswagen,
7 Post- und Conducteurwagen,
5 Post-Ambulançewagen,
306 gedeckte Lastwagen,
156 offene Lastwagen,
17 Bretterwagen,
537 Kohlenwagen,
3 Kalkwagen,
16 Bierwagen,
2 gedeckte Hornviehwagen,
58 Reservoirwagen und
16 Schotterwagen

vermehrt, hingegen um

4 Locomotiven für Personenzüge,
1 Verschub-Locomotive,
1 Schneepflug,
2 Schlafwagen,
3 Personenwagen I. Classe,
2 " II. "
9 Equipage- (Plateau-) Wagen,
6 Langholzwagen,
2 Coakswagen und
3 Borstenviehwagen

vermindert und somit im Ganzen einen Zuwachs von 52 Locomotiven, 6 Tendern, 153 Personenwagen und 1119 Lastwagen, dagegen eine Abnahme von 1 Schneepflug erfahren.

Zu Ende des Jahres 1894 waren folgende Fahrbetriebsmittel in Bestellung:

10 Locomotiven für Eilzüge,
11 " " Lastzüge,
10 Secundär-Locomotiven,
8 Tender,
1 Restaurationswagen,
25 Personenwagen I./II. Classe,
4 " II. "
4 " II./III. "
66 " III. "
23 Gepäckswagen,
10 Post- und Conducteurwagen,
5 Rettungswagen,
16 Lowries,
110 gedeckte Lastwagen,
210 offene Lastwagen,
20 Langholzwagen und
120 Kohlenwagen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Theilstrecke in km 3·038 bis 4·2 der Wienthallinie: Haltestelle Hietzing: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 17. April durchgeführten politischen Begehung und Stationscommission rücksichtlich der Aenderung des Detailprojectes der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn in der Theilstrecke km 3·038 bis 4·2 im Sinne einer Verlegung der Haltestelle Hietzing flussabwärts unterhalb der Kaiser Franz Josef-Brücke unter Rückung der Bahntrasse wurde der Bauconsens constatirt und über die Forderungen der Interessenten nach Massgabe der Commissionsanträge entschieden. Hinsichtlich des von mehreren Interessenten vorgebrachten Wunsches nach Einschaltung einer Haltestelle zwischen den bis nun projectirten Haltestellen St. Veit und Hietzing wird es der Commission für die Wiener Verkehrsanlagen überlassen, im geeigneten Zeitpunkte entsprechende Anträge zu stellen.
[19. Juni, Z. 28.377.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauliche Herstellungen in der Ausweichstation Chelmek.) Die aus Anlass der Umgestaltung der Ausweichstation Chelmek in eine ständige Kreuzungsstation erforderliche Herstellung eines Wohn- und Kanzleigebäudes, sowie einer Weichenstell- und Sicherungsanlage wurde genehmigt.
[16. Juni, Z. 35.171.]

— (Linie Weisskirchen—Wsetin: Ladegeleise in km 8·9—9·0.) Für Zwecke des Steinbruchbesitzers J. Schindler wurde in km 8·9—9·0 ein Ladegeleise hergestellt.
[23. Juni, Z. 32.172.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Vergrösserung der Station Freiheitau: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Vergrösserung der Station Freiheitau für den 12. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut.
[G.-I.-Z. 11.770.]

Projectirte Localbahnen Karlsbad - Neurohlau und Neudek—Johann-Georgenstadt. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Feststellung der feuersicheren Herstellungen, theilweisen Trassenrevision und Stationscommission, und zwar: A. der Bahnlinie Karlsbad (Buschtěhrader Eisenbahn)—Neurohlau sammt Abzweigung zum projectirten Centralbahnhof Karlsbad (Donitz) und der Verbindungscurve zwischen diesen beiden Linien; B. der Bahnlinie Neudek-Landesgrenze—Johann-Georgenstadt auf den 18. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut.
[H.-M.-Z. 38.099.]

Localbahn Teplitz-Eichwald. (Variante in km 3·0/6.) Das von der Internationalen Elektricitäts-Gesellschaft vorgelegte Project einer Variante für die Strecke km 3·0/6 der elektrischen Bahn von Teplitz nach Eichwald wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [1. Juli, H.-M.-Z. 37.583.]

Localbahn Cilli-Wöllan. (Bauherstellung.) Das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project des steiermärkischen Landeseisenbahnamtes für die Umgestaltung der offenen Wartehalle in der Haltestelle Pletrowitsch der Localbahn Cilli-Wöllan in einen heizbaren Warteraum wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Graz mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens zu ertheilen.
[28. Juni, H.-M.-Z. 37.208.]

Schleppbahn von der Löbekeschen Gruben- und Hüttenverwaltung in Niedzieliska an die Montanbahn Jaworzno—Szczakowa. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Chrzanów hat die potitische Begehung hinsichtlich des Projectes für eine normalspurige, mit Pferdekraft zu betreibende Schleppbahn von der Löbekeschen Gruben- und Hüttenverwaltung in Niedzieliska an die Montanbahn Jaworzno—Szczakowa auf den 9. Juli anberaumt.
[H.-M.-Z. 39.401.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener Congress-Ausstellung 1896. (Frachtermässigung.) Das Oesterreichische Museum für Kunst und Industrie veranstaltet in der Zeit von Jänner bis Mai 1896 in seinen Räumen unter dem Titel „Wiener Congress-Ausstellung" eine Exposition von Objecten der Kunst und Cultur aus der Epoche von 1800—1825. Ueber Ersuchen der genannten k. k. Museums-Direction um Gewährung der üblichen Frachtermässigung für die in entsprechender Weise kenntlich zu machenden Ausstellungsgüter in der Zeit vom 15. October 1895 bis Ende Juli 1896 wurde die Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn - Directoren-Conferenz eingeladen, dieses Einschreiten in der Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen und den gefassten Beschluss dem k. k. Handelsministerium bekannt zu geben.
[27. Juni, Z. 36.718.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Uebung in der praktischen Durchführung des Telegraphendienstes.) Damit jene Organe des Stationsdienstes, welche die Fachprüfung aus dem Telegraphendienste abgelegt haben und für gewöhnlich diesen Dienst nicht ausüben, jedoch erforderlichen Falles zu demselben herangezogen werden können, die nöthige manuelle Fertigkeit im Abspielen und Aufnehmen von Telegrammen nicht verlieren, hat die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Verfügung getroffen, dass diesen Organen in jedem Jahre einmal Gelegenheit geboten werde, sich im Telegraphendienste praktisch zu üben. Diese Stationsbediensteten werden in jenen Zeitperioden, in denen dies der schwächere Geschäftsgang zulässt, zur praktischen Ausübung des Dienstes beim Telegraphen unter Aufsicht und Verantwortung eines Telegraphisten herangezogen, und es wird die Uebung so lange fortgesetzt, bis diese Organe sich die genügende Fertigkeit zur selbstständigen Ausübung des Telegraphendienstes angeeignet haben. Die Telegraphen-Controlore der Betriebsinspectorate werden sich periodisch die Ueberzeugung verschaffen, dass die in Frage kommenden Organe des Stationsdienstes thatsächlich die erforderliche Fertigkeit im Telegraphiren besitzen. [G.-I.-Z. 11.444.]

— (Erweiterung der Telephonanlage auf dem Bahnhofe in Wien.) Die auf dem Bahnhofe in Wien bestehende Telephonhnanlage wurde im Interesse bequemer Abwicklung des Verkehrs- und Expeditsdienstes durch Herstellung telephonischer Verbindungen zwischen der Kanzlei des Personenexpedits-Vorstandes im Aufnahmsgebäude und der Eilgut-Rechnungskanzlei, sowie zwischen der Transitokanzlei im Dienstgebäude des Lastenbahnhofes und dem Locale des Wärters der Zugsbegleiterkaserne erweitert. Diese Telephonlinien sind für alle dienstlichen Mittheilungen zu benützen, die letzterwähnte dient jedoch in erster Reihe zur raschen und sicheren Avisirung und Herbeiberufung des Zugbegleitungspersonales. Die Ausführung dieser telephonischen Verbindungen erfolgte im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien, welche Behörde auch die Herstellung der erforderlichen Luftleitungen besorgte. [G.-I.-Z. 11.885.]

Verkehrsstörungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

7. Juli. In Folge Beschädigung des Bahnkörpers durch anhaltenden Regen wurde der Güterzugsverkehr in der Strecke Nadworna—Woronienka bis auf Widerruf eingestellt. Der Personenzugsverkehr bleibt aufrecht.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

9. Juli. In Folge Dammrutschung auf der Strecke Drohobycz—Gaje wyżne ist der Güterzugsverkehr auf der Strecke Drohobycz—Stryj voraussichtlich auf 24 Stunden eingestellt. Der Personenzugsverkehr konnte nur durch Umsteigen an der Unterbrechungsstelle aufrecht erhalten werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Gisela" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 29. Mai nach 59tägiger Fahrt mit 39 Passagieren und 3582 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1981 kg Mehl (für Fiume), 50.750 kg Ricinussamen (für Venedig), 20.706 kg Häute, 200 kg Därme; aus Hankon 29 900 kg Häute (hievon 6500 kg für Palermo, 23.400 kg für Venedig), 66.075 kg Pflanzenunschlitt; aus Colombo 4600 kg Zimmt, 58.515 kg Cocosöl, 19.488 kg Kaffee, 2000 kg Cocos; aus Singapore 66.400 kg Pfeffer (hievon 10.320 kg für Ancona), 35.760 kg Kaffee, 81.000 kg Gambier, 10.040 kg Häute, 100.680 kg Coprah (aus Cocosnussfasern), 16.920 kg Ananascompot, 3660 kg Guttapercha; aus Calcutta 98.050 kg Baumwolle (hievon 37.000 kg für Venedig), 250.908 kg Häute (hievon 29.475 kg für Venedig, 4974 kg für Ancona), 11.571 kg Schellack (Gummilack), 21.416 kg Seide, 710 kg Indigo, 350 kg Teppiche; aus Canton 4600 kg Seide; aus Suez 555 kg Därme; aus Aden 15.326 kg Kaffee, 36.059 kg Weihrauch, 9795 kg Wurzeln; aus Port-Said 72.643 kg Kaffee, 7850 kg Indigo, 5160 kg Büffelhäute; aus Mangoi 6500 kg Häute, 103.428 kg Pflanzenunschlitt; aus Penang 40.200 kg Pfeffer; aus Madras 20.250 kg Baumwolle, 1,355.250 kg Samen, 20.300 kg Curcumawurzel; aus Malabar 5075 kg Ingwer; aus Hongkong 215.300 kg Quassia, 560 kg Curiositäten, 604 kg indisches Rohr; aus Kobe 14.490 kg Curiositäten, 35.550 kg Fischthran, 6160 kg Bambus, 1500 kg Fischleim und 653.000 kg Reis. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,521.027 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Fahrscheinverzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte.] Zu dem vom 1. Mai ab giltigen Fahrscheinverzeichnisse für den Dienstgebrauch ist der I. Nachtrag, giltig vom 15. Juni ab, an die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen vertheilt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CVIII. Stückes.) Das am 8. Juli herausgegebene CVIII. Stück enthält unter

Nr. 1067: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. Juli 1895, Z. 63.643, betreffend die Zufuhr von lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CIX. Stückes.) Das am 9. Juli herausgegebene CIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1068: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 4. Juli 1895, Z. 11.841, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1069: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 4. Juli 1895, Z. 11.039 und 11.086/II, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn.

— (Inhalt des CX. Stückes.) Das am 9. Juli herausgegebene CX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1070: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 3. Juli 1895, Z. 8510, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn.

Nr. 1071: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 4. Juli 1895, Z. 10.982, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Galizien in die Bukowina.

Nr. 1072: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 30. Juni 1895, Z. 32.568, betreffend das Verbot der Einbringung von Schweinen aus Wiener-Neustadt und Umgebung nach Croatien-Slavonien.

Nr. 1073: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 4. Juli 1895, Z. 56.030, betreffend die Wiedereröffnung der Confinirungsanstalt für Borstenvieh in Biała.

Nr. 1074: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 5. Juli 1895, Z. 55.703, betreffend die Sperre der politischen Bezirke Rawa, Jaworów und Lańcut, sowie der Gerichtsbezirke Sokal und Sokolów für die Ein- und Ausfuhr von Schweinen.

Nr. 1075: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 8. Juli 1895, Z. 65,444, mit welcher Punkt 2, lit. a, der Statthalterei-Kundmachung vom 5. Juli 1895, Z. 63.643, abgeändert, bezw. ergänzt wird.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Juli d. J. dem Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Michael Freiherrn von Kast aus Anlass seines Austrittes aus dem Staatsdienste den Titel eines Ministerial-Secretärs allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Zum Tarife Theil IV, Heft 2, vom 1. Juni 1894 tritt am 1. August 1895 ein Nachtrag I in Wirksamkeit, welcher neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze für Holz, dann für Borke (nicht zerkleinerte sowohl, als zerkleinerte), ferner Frachtsätze für Friesen aus Holz und für Friesbrettchen, endlich Berichtigungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 50 Hellern für das Stück zu beziehen.

Aus Anlass der Einführung dieses Nachtrages ist der besonders ausgegebene Anhang zu dem genannten Tarife, wie folgt, zu ergänzen:

Auf Seite 5 sind die Stationen Gradec und Uj-Gradiska (Nova Gradiška) mit den für Bosna-Brod (Seite 4) vorgesehenen Coursdifferenzen einzustellen.

Auf Seite 6 hat die Ueberschrift zu lauten:

„II. Borke, nicht zerkleinert und zerkleinert. (Seite 39—49 des Tarifes und Seite 7—14 des I. Nachtrages.)“

Wien, am 9. Juli 1895. [476]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Pilsen-Genossenschafts-Brauerei.

Am 15. Juli 1895 wird die auf der Linie Pilsen-Dux zwischen den Stationen Pilsen und Třemoschna in km 100·5/6 gelegene Haltestelle „Pilsen-Genossenschafts-Brauerei“ für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Wien, am 8. Juli 1895. [477]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1895 tritt der Nachtrag II zum directen Personentarife vom 1. April 1893 in Kraft.

Derselbe enthält Einbeziehung mehrerer Stationen in den directen Personentarif.

Teplitz, am 8. Juli 1895. [478]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und k. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung directer Personenzugs-Fahrkarten zwischen der Station Politz-Sandau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und der Station Aussig der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Vom 1. August 1895 an gelangen zwischen der Station Politz-Sandau (B.N.B.) und der Station Aussig (St. E. G.) directe Personenzugs-Fahrkarten III. Classe zum Preise von 71 Kreuzer per Tourkarte zur Ausgabe.

Wien, am 8. Juli 1895. [479]

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. August 1895 werden die Nachträge II zu den Tarifheften 1 und 4, V zu den Tarifheften 2 und 3 und III zum Tarifheft 5 eingeführt.

In den Nachträgen zu den Tarifheften 1 und 4 sind neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 8 (Obst), 13 (Eisen und Stahl pp.), 17 (Bäume pp.) und 20 (Malztreber pp.) enthalten.

Ausserdem hat der Ausnahmetarif 18 (Düngemittel) durch Aufnahme von thierischem Dünger (getrocknet, auch gemahlen) und von verschiedenen anderen Düngemitteln eine Erweiterung erfahren.

Die Nachträge zu den Tarifheften 2, 3 und 5 enthalten hauptsächlich neue Bestimmungen über die Reexpedition von Getreide pp. und Berichtigungen von Frachtsätzen.

Die durch diese Nachträge eintretenden Erhöhungen gelten erst vom 1. September 1895 an.

Wien, am 8. Juli 1895. [480]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der Frachtsätze für Pflaumen etc. bosnischer Herkunft.

Mit dem 31. August 1895 treten die in den Tarifheften 1 und 2 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandes vom 1. Juni 1892 und die in den Tarifheften 1 und 4 des Sächsisch-Ungarischen Verbandes vom 1. September 1893 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 b, bezw. 9 für getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus (Powidl, Lequar) aus Bosnien ausser Kraft.

Vom 1. September 1895 an werden für Pflaumen- u. s. w. Sendungen bosnischer Herkunft bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg die Frachtsätze der Wagenladungsclasse B berechnet.

Nähere Auskünfte ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Wien, am 9. Juli 1895. [481]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Umschlagsverkehr via Verciorova.

Berichtigung eines Ausnahmetarifes.

Auf Seite 14 des Tarifes vom 1. März 1895 für den Güterverkehr zwischen Regensburg, Passau, Wien, Budapest, Semlin und Belgrad einerseits und Stationen der Rumänischen Eisenbahnen andererseits mit Umschlag in Verciorova ist Punkt 8 (Bestandtheile von Maschinen, eiserne, stählerne und gusseiserne) der Abtheilung B des Ausnahmetarifes Nr. 3 ab 15. Juli 1895 als aufgehoben zu streichen.

Wien, am 9. Juli 1895. [482]

Die Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Steiermärkische Landesbahnen.

I. Nachtrag zu den Sonderbestimmungen und Tarifen für den Betrieb der Schmalspurlinien (Auflage 1894).

Mit Giltigkeit vom 1. August 1895 gelangt zu den obgenannten Sonderbestimmungen und Tarifen ein I. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen der Bestimmungen über die Beförderung von Militärtransporten und der Bestimmungen für den Transport von Gütern, sowie Ergänzungen der Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betreffenden Betriebsleitungen und bei den betriebführenden Verwaltungen gratis bezogen werden. [483]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Namens des steiermärkischen Landesausschusses.

Sonstige Nachrichten.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ermässigte Frachtsätze für Sprit und Spiritus.) Am 1. Juli traten im Ausnahmetarif Nr. 10 für Sprit und Spiritus unter Aufhebung der bezüglichen bisherigen Frachtsätze folgende ermässigte Taxen in Kraft:

Von Leipzig (Eilenb., Magd. und Thür. B.) nach	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Aarau	441	364
Luzern	502	422

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif für Flachs, Hanf u. s. w. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 20. Juli alten/1. August neuen Stils wird zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs, Hanf u. s. w. der Nachtrag III eingeführt. Er enthält ausser Berichtigungen neue Frachtsätze nach Rengersdorf und gegen die durch den II. Nachtrag von Kiew-Woroniescher und Moskau-Kasaner Stationen eingeführten Frachtsätze billigere, ferner von Kiew-Woronescher Stationen der Linie Latschinowa—Woronesch neue Frachtsätze für die Tariftabellen III und IV. Druckstücke dieses Nachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. (Nachtrag VI zum Gütertarife.) Am 1. Juli ist der Nachtrag VI zum Gütertarife für vorbezeichneten Verkehr in Kraft getreten. Ausser Aenderung der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, sowie zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification enthält derselbe anderweite, bezw. neue Entfernungen für die Stationen Gemünden, Hof, Lichtenfels, Probstzella und Ritschenhausen. In dem Ausnahmetarif 6 für Rüben des Sp.-Tar. III. etc. sind verschiedene Ergänzungen nachgetragen, während der Ausnahmetarif 14 für Erde, Kartoffeln etc. für den Verkehr mit den bayerischen Stationen Eger, Hof und Franzensbad neu aufgenommen ist. Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II., Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Nachtrag V.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli gelangte der Nachtrag V zur Ausgabe.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. (Nachtrag IV.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli gelangte der Nachtrag IV zur Ausgabe.

Deutsch-Luxemburgische Güterverkehre. Allgemeiner Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni ist der Nachtrag III erschienen. Derselbe enthält Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen der allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifes.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag V.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli gelangte der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E. Kilometerzeiger;

II. Ergänzungen uud Aenderungen zu Abschnitt F. Tariftabellen:
1. Stationstarife,
2. Ausnahmetarif Nr. 2 für Holz Abth. b),
3. Ausnahmetarif Nr. 3 für Sand und Steine,
4. Ausnahmetarif Nr. 5 für Eisen und Stahl.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarife für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahn Langenzenn-Wilhermsdorf.) Für den Güterverkehr der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn Langenzenn—Wilhermsdorf kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895 (Seite 11 ff.) zur Anwendung. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in der Weise zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station

Langenzenn für die Haltestelle Laubendorf 4 km
" " " " Wilhermsdorf 7 km

angestossen werden.

Kilometerzeiger

von und nach	Langenzenn	Harthof	Laubendorf	Heinersdorf	Wilhermsdorf
	Kilometer				
Langenzenn (Station) . . .	.	2	4	5	7
Harthof (Halteplatz)	2	.	3	4	5
Laubendorf (Haltestelle) . .	4	3	.	2	3
Heinersdorf (Halteplatz) . .	5	4	2	.	2
Wilhermsdorf (Haltestelle) .	7	5	3	2	.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1084	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser	Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.)	Ziegenhals	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des ab 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Vom 15. Juli bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	55·9 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1085	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz, roh und roh bearbeitet, Eisenbahnschwellen und Grubenholz. (Siehe Nomenclatur im Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 des Tarifes für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina)	Bierzanów (Station der k. k. österr. Staatsbahnen) oder nach	einer der in den Schnitt-Tafeln I b, II b, III b des Tarifes, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen deutschen Stationen oder von	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der im Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. August 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 des Tarifes für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		
1086	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser	Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.) Pardubitz S.N.D.V.B.	Wolin Wodňan Stadt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des ab 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Vom 15. Juli bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	44·7 kr. ö. W. 39 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		

Tabelle zu Nr. 1085:

Vom Schnittpunkte bis	Schnitt-Tafel I a, Ausnahmetarif A: Frachtsatz	Coursdifferenz	Schnitt-Tafel II a, Ausnahmetarif B, C, D, Abtheilung α): Frachtsatz	Coursdifferenz	Schnitt-Tafel III a, Ausnahmetarif B, C, D, Abtheilung β): Frachtsatz	Coursdifferenz
	für 100 kg in Pfennig					
Bierzanów . . .	31	—	31	—	17	—

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1087	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III des Werrabahn-Oesterreichischen Verband-Gütertarifes	zwischen Coburg Eisfeld Hüttensteinach Köppelsdorf Lauscha Neustadt bei Coburg Oeslau Salzungen Schlensingen Sonneberg Themar Veilsdorf	a) Chodau b) Neusattl und umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Werrabahn-Oesterreichischer Verband-Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1894		Markpfennig a) b) 63 61 69 67 70 68 69 67 74 72 67 65 65 63 89 87 79 77 68 66 76 74 71 69		Im Kartirungswege		
1088	Oesterr. Nordwestbahn		W e i n (Pos. W. 10 des Tarifes Theil I)	Wien Oe.N.W.B.	Leitmeritz	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. a) Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	a) 187 kr. b) 136 kr.	a) 136 kr. b) 126 kr.	a) 51 kr. b) 10 kr.	Im Kartirungswege		
1089	Böhm. Nordbahn		Bruchsteine	Josefsthal-Kosmanos	Svijan-Podol	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	7·9	6·3	1·6	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

1259, 1260

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 81. **Wien, 13. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Handels und der Finanzen vom 22. Juni 1895,*) betreffend die Erfüllung der Stempelpflicht von Eisenbahn-Frachtbriefen.

In theilweiser Abänderung des § 6 der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, wird gestattet, dass in den Fällen, in welchen gemäss § 68, Absatz 3, des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, die Eisenbahn durch von ihr bestellte Rollfuhr-Unternehmer das Gut nach seitwärts gelegenen Ortschaften abfahren lässt und in Folge dessen die Gesammtlänge der Strecke, auf welcher die Eisenbahn das Gut theils per Bahn, theils per Rollfuhr befördert, 5 Meilen oder 38 Kilometer überschreitet, von dem Absender aber irrthümlich statt eines Eisenbahn-Frachtbriefes mit dem aufgedruckten Stempel von 5 kr. ein solcher mit dem aufgedruckten Stempel von 1 kr. ausgestellt wurde (Tarifpost 101, I., A. b. des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, und § 14 des Gesetzes vom 29. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20), die Ergänzung der Gebühr auf den Betrag von 5 kr. durch Aufkleben von Stempelmarken erfolge, welche mit der Stampiglie der Bestimmungsstation in schwarzer Farbe zu überstempeln sind.

Böhm m. p. **Wittek** m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 11. Juli 1895, Z. 40.239, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Laut einer Mittheilung des schweizerischen Post- und Eisenbahn-Departements (Eisenbahnabtheilung) vom 3. Juli 1895 ist

1. die unter Nr. 14 in der schweizerischen Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr namhaft gemachte

Bödelibahn

in den Betrieb der Jura-Simplon-Bahn (Nr. 3 der Liste) übergegangen. Die Bödelibahn ist damit in das Betriebsganze der letzteren Bahn eingetreten und als besondere Unternehmung in dei Liste zu streichen;

2. am 1. Juli d. J. der Betrieb der Schmalspurbahn

Bière-Apples-Morges

eröffnet worden, welche ebenfalls von der Gesellschaft des Jura-Simplon betrieben und daher mit der Betriebsübernahme durch diese in den internationalen Transportdienst eingetreten ist, ohne dass eine Aenderung in der Liste erforderlich war.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat diese Mittheilungen gemäss Art. 58, Abs. I, des internationalen Uebereinkommens entgegengenommen und hievon gemäss Art. 57, Z. 1, den vertragschliessenden Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 6. Juli 1895 Nachricht gegeben.

Wien, am 11. Juli 1895.

*) Enthalten in dem am 9. Juli 1895 ausgegebenen XLVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 93.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 22. Juni 1895, Z. 512 Präs./II an die Verwaltungen österreichischer Privateisenbahnen, betreffend die Vorlage der über die Contingentirung von Güterwagen abgeschlossenen Vereinbarungen.

Die geehrte Verwaltung wird eingeladen, von den mit in- und ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen abgeschlossenen Vereinbarungen, betreffend die Contingentirung von Güterwagen, je ein Exemplar in Abschrift anher in Vorlage zu bringen.

Desgleichen ist auch für die Folge von solchen neu aufgestellten Uebereinkommen, sowie bei allfällig eintretenden Abänderungen bestehender Vereinbarungen ein eventuell richtiggestelltes Exemplar vorzulegen und die etwaige Auflassung eines solchen Uebereinkommens anher anzuzeigen.

Im Vorlageberichte wolle die geehrte Verwaltung auch die näheren Umstände, welche zum Abschlusse, bezw. zur Auflassung der bezüglichen Vereinbarungen Anlass gegeben haben, anführen.

Ferners ist auch über etwaige ohne Abschluss eines schriftlichen Uebereinkommens mit anderen Verwaltungen getroffene Vereinbarungen, betreffend die regelmässige Requisition von Wagen zu gemeinsamen Transporten, zu berichten.

Wien, am 22. Juni 1895. **Lilienau** m. p.

Europäische Donau-Commission.

Rechenschaftsbericht über die Finanzgebahrung im Jahre 1894.

(Verfasst und verlautbart in Gemässheit des Schlussabsatzes des Art. 16 der Schiffahrtsacte für die Donaumündungen vom 2. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 109 ex 1866.)

I. THEIL.

Stand der Einnahmen und Ausgaben.

Einnahmen.

	Frcs.	Cts.
1. An der Sulinamündung eingehobene Schiffahrtsgebühren, und zwar:		
Gebühren von Segelschiffen und Dampfschiffen	2,260.652	11
Gebühren von Flössen	720	—
Polizei-Strafgelder	8.300	84
zusammen	2,269.672	95
2. Flusslootsentaxen	5.172	50
3. Verschiedene Einnahmen, als: Spitaltaxen, Aichgebühren, Erlös für verkaufte Materialien, Karten, Normalien, Gewinn der Werkstätten etc.	3.495	—
4. Zinsen der Erläge in London, Paris, Wien, Berlin und Rom	5.280	49
5. Zinsen von den Werthpapieren der Commission	53.413	83
6. Gewinn beim Verkauf und Umtausch von Papieren	78.426	04
7. Münzgewinn	1.239	11
Summe der Eingänge	2,416.699	92

Hiezu der Vortrag aus dem Vorjahre, u. zw.:

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
a) Ueberschuss des Jahres 1893 und der Vorjahre	1,975.587	78		
b) Werth der Materialbestände, Contocorrent-Forderungen	281.562	51		
Gesammtvortrag			2,257.150	29
Gesammtsumme der Einnahmen			4,673.850	21

Ausgaben.

Titel I. Verwaltungskosten.

Capitel 1. Innere Verwaltung.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
Centraldienst in Galatz einschliesslich der gemeinsamen Kosten der Abtheilungen in Galatz, Tultscha und Sulina			129.488	38
Capitel 2. Polizei- und Schiffahrts-anstalten.				
Schiffahrtsinspection	91.118	63		
Flusslootsendienst	286.938	68	378.057	31
Hafencapitanat	125.905	96		
Lootsendienst an der Mündung	164.790	58	290.696	54
Schiffahrtscasse			39.188	87
Seespital			44.431	21
Summe der Ausgaben unter Titel I			881.862	41

Titel II. Technischer Dienst und ordentliche Bauarbeiten.

	Frcs.	Cts.
Capitel 1. Direction	99.265	93
„ 2. Aufnahmen	19.635	08
„ 3. Ordentliche Erhaltung der Schiffbarkeit	281.710	96
„ 4. Verschiedene Arbeiten	52.454	70
Summe der Ausgaben unter Titel II	453.066	67

Titel III.

	Frcs.	Cts.
Verschiedene Auslagen und Nebenkosten	114.099	31

Titel IV. Besonderer Dienst des Jahres 1894.

	Frcs.	Cts.	Frcs.	Cts.
1. Durchstich zwischen dem 8. und dem 18. Meilensteine (Vollendung)			519.106	16
2. Bau eines Verwaltungsgebäudes in Galatz			131.916	50
3. Bau eines neuen Spitales in Sulina			122.832	21
4. Vorschuss für den Pensionsfond der Lootsen			76.000	—
5. Neuer Durchstich zwischen dem 31. und 37. Meilensteine			366.991	25
6. Ankauf eines neuen Baggers			969.024	06
7. Arbeiten an der Mündung, und zwar: Paralleldämme	187.953	63		
Baggerungen	39.486	45	227.440	08
8. Einrichtung Lindberg'scher Feuer in Tschatal d'Ismailia, St. Georg und auf dem Felsen von Tultscha			13.539	46
Summe der Ausgaben unter Titel IV			2,426.849	72

Wiederholung der Ausgaben.

Titel I. Verwaltungskosten	881.862 41
„ II. Technischer Dienst und ordentliche Bauarbeiten	453.066 67
„ III. Verschiedene Auslagen und Nebenkosten	114.099 31
„ IV. Besonderer Dienst des Jahres 1894	2,426.849 72
zusammen	3,875.878 11
dazu in laufender Zahlung verausgabt für die Anschaffung von Materialien u. s. w.	371.998 17
Summe der Ausgaben	4,247.876 28

Vergleich der Einnahmen und Ausgaben.

	Frcs. Cts.
Gesammtsumme der Einnahmen	4,673.850 21
Gesammtsumme der Ausgaben	4,247.876 28
sonach Ueberschuss	425.973 93

und zwar:

a) ordentlicher Dienst:

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
Einnahmen	2,416.699 92	
Ausgaben unter Titel I—III	1,449.028 39	
Ueberschuss des ordentlichen Dienstes		967.671 53

b) ausserordentlicher Dienst:

	Frcs. Cts.	
Einnahmen-Uebertrag vom Vorjahre	2,257.150 29	
Ausgaben unter Titel IV 2,426.849 Frcs. 72 Cts., Ausgaben für Materialien und in laufender Rechnung 371.998 Frcs. 17 Cts.	2,798.847 89	
Deficit des ausserordentlichen Dienstes		541.697 60
Gesammtüberschuss		425.973 93

Einzelausweis über die Verwendung des Ueberschusses.

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
a) Vorübergehend angelegt: in französischen Eisenbahn-Obligationen	4.246 —	
in 3perc. norwegischen Papieren	97.395 13	101.641 13
b) Provisorische Erläge in London, Paris, Rom, Wien und Berlin		126.883 87
c) Cassenbestände in Galatz		105.324 11
d) Cassenbestände in Sulina		92.124 82
Gesammtsumme		425.973 93

II. THEIL.

Nachweisungen und Aufschlüsse über die Bestände der Commission.

Die Bestände der Commission einschliesslich des Reservefondes setzten sich zusammen:

	Frcs. Cts.
1. aus den vorübergehend angekauften Papieren, den Erlägen in London, Paris, Rom, Wien und Berlin, den Cassenbeständen in Galatz und Sulina per	425.973 93
2. aus den Papieren des Reservefondes per	1,000.000 —
und betrugen daher am 31. December 1894	1,425.973 93

Passiven hat die Commission seit dem 30. Juni 1887 nicht mehr aufzuweisen.

III. THEIL.

Lage der Sonderfonds.

a) Reservefond.

Dieser Fond, welcher laut im Protokolle Nr. 349 unter § 3 verzeichneten Beschlusses der Europäischen Donau-Commission mit der unveränderlichen Ziffer von 1,000.000 Frcs. festgesetzt wurde, war am 31. December 1894 folgendermassen angelegt:

	Frcs. Cts.	Frcs. Cts.
französische Eisenbahn-Obligationen	450.010 —	
3perc. Wilhelm-Luxemburger	447.750 —	
3perc. Schweizer Eisenbahnpapiere	102.240 —	
zusammen		1,000.000 —

b) Pensionsfond der Angestellten.

		Frcs. Cts.
Dieser Fond bestand am 31. December 1893 aus		471.889 02
zugewachsen sind 1894:		
die 3perc. Abzüge von den Gehalten der Angestellten mit		8.938 01
die Zinsen der Fondseffecten mit		14.884 50
die Subvention zur Erhaltung des Gleichgewichtes mit		21.470 64
zusammen		517.182 17
In Abfall sind dagegen gekommen: durch die Zahlung der Abfertigung an	Frcs. Cts.	
D. Berjeaut	35.648 49	
A. Purgia	13.496 40	
so dass der Fond am 31. December 1894 einen Stand von		468.037 28

aufweist, wovon angelegt sind:

	Frcs. Cts.
in 3perc. Schweizer Eisenbahn-Obligationen	382.760 —
in 3perc. Norwegern	85.277 28

c) Pensionsfond der Lootsen.

	Frcs. Cts.
Am 31. December 1893 betrug das Fondsvermögen	44.464 53
1894 sind zugewachsen:	
an Vorschuss	76.000 —
an 3perc. Abzügen von den Bezügen der Lootsen	8.735 06
an Zinsen der Fondspapiere	4.152 40
zusammen	133.351 90
in Abfall gekommen sind dagegen durch die Abfertigung der Lootsen Calomiri und Corandini	7.250 —
so dass das Fondsvermögen sich am 31. December 1894 auf	126.101 99

stellte, welche in 3perc. Norwegern angelegt waren.

Ausweis über den Effectenbesitz der Europäischen Donau-Commission und der Sonderfonds, sowie über die Vertheilung dieser Effecten.

Bezeichnung der Effecten	Reservefond	Pensionsfond der Angestellten	Pensionsfond der Lootsen	Gesammtsumme der Sonderfonds	Vorübergehende Anlagen	Gesammtsumme
3perc. franz. Eisenbahn-Obligationen . Frcs.	450.010 —	.	.	450.010 —	4.246 —	454.256 —
3perc. Wilhelm-Luxemburger . . . . „	447.750 —	.	.	447.750 —	.	447.750 —
3perc. Schweizer Eisenbahnpapiere . . „	102.240 —	382.760 —	.	485.000 —	.	485.000 —
3perc. Norweger . . . . „	.	85.277 28	126.101 99	211.379 27	97.395 13	308.774 90
zusammen . . . Frcs.	1,000.000 —	468.037 28	126.101 99	1,594.139 27	101.641 13	1,695.780 90

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stryj—Beskid. Errichtung einer Haltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Personen-Haltestelle in Rozanka, zwischen den Stationen Tuchla und Slawsko, für den 13. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 12.750.]

— (Linie Chyrów—Stryj. Auswechslung hölzerner Bahnüberbrückungen: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Auswechslung der hölzernen Bahnüberbrückungen in km 29·268 und 53·367 durch gewölbte Ueberfahrtsbrücken und die dadurch bedingten Wegverlegungen für den 15. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 12.275.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf. Herstellung eines Kreuzungsgeleises: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Kreuzungsgeleises in der Station Fischamend für den 16. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 12.337.]

— (Bauconsens für eine Schleppbahn von der Station Mannersdorf zur Cementfabrik der Gebrüder Leube.) Auf Grund des Ergebnisses der am 29. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project einer von der Station Mannersdorf in km 28·69 abzweigenden und zur Cementfabrik der Gebrüder Leube führenden Schleppbahn sammt einem 172 m langen Nebengeleise, welches in km 0·224 der genannten Schleppbahn abzweigt und bei den Cementbrennöfen seinen Abschluss findet, der Bauconsens ertheilt. [18. Juni, Z. 35.403.]

— (Linie Bruck—Hainburg. Bauliche Herstellung in Hainburg.) In der Kaserne des Heizhauses in der Station Hainburg wurde eine Tramdecke hergestellt. [15. Juni, Z. 34.825.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz. Drehscheibe in Hohenstadt.) In der Station Hohenstadt wird zwischen dem Magazinsgeleise und dem nächstliegenden als Verladegeleise dienenden Sturzgeleise eine Drehscheibe hergestellt. [2. Juni, Z. 27.678.]

— (Linie Brünn—Vlarapass. Veränderungen an dem Sturzgeleise der Zuckerfabrik in Ungar.-Ostra.) Das beim Zuckermagazine der Zuckerfabrik Gebrüder Mai in Ungar.-Ostra bestehende Sturzgeleise wird zweckentsprechend verschoben und um 23 m verlängert. [21. Juni, Z. 32.201.]

— (Linie Brünn—Segen Gottes—Okřiško. Geleisebrückenwaage in Trebitsch.) In der Station Trebitsch wird eine Geleisebrückenwaage aufgestellt. [28. Juni, Z. 37.587.]

— (Linie Wessely a/d. M.—Sudoměřitz-Petrau. Schottergrube sammt Geleise in Strassnitz.) In Kilometer 8·3—8·6 der Linie Wessely a/d. March—Sudoměřitz-Petrau wird eine neue Schottergrube und ein in km 8·754 anstatt wie projectirt in 8·748 derselben Linie abzweigendes und zu dieser Schottergrube führendes Geleise hergestellt. [28. Mai, Z. 31.102.]

— (Linie Halbstadt—Mittelsteine. Geleisevermehrung im Fabrikshofe der Firma B. Schroll's Sohn.) Das Project für die Vermehrung der Geleise im Fabrikshofe der Firma B. Schroll's Sohn bei der Station Hermsdorf-Oelberg wurde genehmigt. [21. Juni, Z. 31.114.]

Localbahn Postelberg-Laun. (Feuersichere Herstellungen: Ergebniss der Amtshandlung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der abgehaltenen Amtshandlung, betreffend die feuersicheren Herstellungen auf der Localbahn Postelberg-Laun, hat das Handelsministerium die Commissionsanträge genehmigt. [H.-M.-Z. 37.040.]

Kremsthalbahn. (Geleiseänderung.) Die von der Kremsthalbahn vorgelegten Projecte, betreffend die Erweiterung der Geleiseanlagen in den Stationen Neuhofen und Kematen und die Herstellung einer neuen Wagenremise in letzterer Station, wurden zur Ausführung genehmigt. [30. Juni, H.-M.-Z. 35.582.]

Gaisbergbahn. (Aenderung der Geleiseanlage, Bauherstellung.) Das von der Gaisbergbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Einlegung eines Gegengefälles in dem linksseitigen Ausweichgeleise der Station Gaisbergspitze, sowie für den Bau einer Putzgrube und eines Wasserbehälters wurde zur Ausführung genehmigt. [1. Juli, H.-M.-Z. 38.090.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseumlegung.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für die Umlegung der Geleise in der Strecke der Mariahilferstrasse zwischen der Stumpergasse und dem Neubaugürtel wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [2. Juli, H.-M.-Z. 38.089.]

— (Einschaltung eines Wechsels.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend di Einschaltung eines Wechsels in der Alserstrasse vor der Abzweigung der Tramwaylinie in die Skodagasse, wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [24. Juni, H.-M.-Z. 36.423.]

— (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Einlage eines Wechsels in der Alserstrasse vor der Abzweigung der Tramwaylinie in die Skodagasse auf den 12. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [G.-I.-Z. 13.039.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung von 30 Cisternenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Typenpläne für Reservoirwagen, nach welchen die Ostrauer Mineralölraffinerie Max Böhm & Comp. 30 Wagen, und zwar

15 Wagen mit und 15 Wagen ohne Bremse in der Nesselsdorfer Wagenfabrik mit der Bestimmung zur Einstellung in den Wagenpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausgeführt werden sollen, mit dem Bemerken genehmigt, dass rücksichtlich der Einrangirung der nicht mit Bremse versehenen Wagen von 2·971 t Gewicht per laufendes Meter die Bestimmungen des General-Inspectionserlasses Z. 15.975 ex 1893 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1893) eingehalten werden müssen. [Z. 33.255.]

— (Eröffnung der Haltestelle Czechowitz.) Am 20. Juni ist die in der Strecke Dzieditz—Saybusch-Zabłocie zwischen den Stationen Dzieditz und Bielitz gelegene Haltestelle Czechowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden.

Oesterr. Nordwestbahn. (Neue Eintheilung der Bahnwächterbezirke zwischen km 297·6 und 302·5 der Strecke Kolin—Gross-Wossek.) In Folge der Besetzung des Wächterhauses Nr. 214½ durch einen Bahnwächter ist eine neue Eintheilung der Bahnwächterbezirke zwischen km 297·6 und km 302·5 der Strecke Kolin—Gross-Wossek der Oesterr. Nordwestbahn nothwendig geworden. Das Handelsministerium hat diese neue Wächterbezirks-Eintheilung genehmigt. [1. Juli, Z. 36.427.]

Behebungen von Verkehrsstörungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

9. Juli. Der Güterzugsverkehr in der Theilstrecke Nadworna—Woronienka wurde wieder aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

11. Juli. Gesammtverkehr auf der Strecke Drohobycz—Stryj wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Párdány-Zsombolya. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 68, 69 und 70 verlautbart die vom kgl. ungar. Handelsminister mit Z. 35.854 vom 14. Mai 1895 der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft ertheilte Concession zum Bau und Betrieb einer in Fortsetzung der derzeit als Sackbahn endigenden gesellschaftlichen Betriebslinie Szécsány—Párdány zum Anschlusse an die Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Wien—) Marchegg—Budapest—Zsombolya—Orsova—Verciorova in deren Station Zsombolya (Hatzfeld) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1893, Vorconcession Post 4) auszuführenden Linie. Durch Vermittlung der projectirten Linie wird die im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende gesellschaftliche Hauptlinie Nagy-Becskerek—Szécsány—Versecz von Szécsány aus über Párdány in der Station Zsombolya mit der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Zsombolya — Orsova — Verciorova verbunden. Das Gesammt-Baucapital für den Ausbau der projectirten, 51·5 km langen Linie ist mit 1,650.000 fl., d. i. mit 32.000 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Als Stationen sind in Aussicht genommen: die entsprechend zu erweiternde gemeinschaftliche Ausgangsstation Párdány, Jánosföld, Ó-Telek, Öregfalva, Torontál-Ujvár, Csenic, Kécsa, Klári, Uj-Zsombolya und die entsprechend zu erweiternde gemeinschaftliche Endstation Zsombolya. Die Bewilligung zur Erhöhung des ursprünglich mit 5,229.000 fl. bemessen gewesenen gesellschaftlichen Actiencapitals um 1,650.000 fl. auf nunmehr 6,879.000 fl. ist im Nachtrag III zur Concessionsurkunde enthalten.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes zu Gunsten der Genehmigung des III. Nachtrages zur Concessionsurkunde der Torontáler Comitats-Localbahnen, den projectirten Ausbau der Linie Párdány—Zsombolya betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 68 vom 7. Juni verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, die Genehmigung des Nachtrages Nr. III zur Concessionsurkunde der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft betreffend, durch welchen diese zur Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals behufs Ausbaues der projectirten gesellschaftlichen Linie Párdány — Zsombolya (Hatzfeld) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1893, Vorconcession Post 4) um 1,650.000 fl. ermächtigt, wodurch dieses auf insgesammt 6,879.000 fl. erhöht wird. Unter Einem wird die Legislative um Sanctionirung der vom kgl. ungar. Handelsminister mit Z. 35.854 vom 14. Mai im Bereiche des eigenen Wirkungskreises der genannten Gesellschaft bereits ertheilten Concession zum Bau und Betrieb der Linie Párdány—Zsombolya gebeten.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 23. Mai, Z. 32.881, dem Ingenieur Stefan Horváth, Einwohner von Pécsvárad, dem Stuhlrichter von Bonyhád Paul Döry und dem Géza Otocska, Einwohner von Gyula-Puszta, für
   a) eine von der Station Pécs (Fünfkirchen) der Eisenbahnlinien Barcs—Pécs—Üszög und Budapest—Pécs—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram) —Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Püspök-Bogád, Somogy, Vasas, Hoszú-Hetény, Pécsvárad, Várkony, Lovász-Hetény, Varasd, Nádasd und die Gemarkung der Gemeinde Hidas in der Station Hidas-Bonyhád mit der Linie Dombovár—Báttászék der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende,
   b) eine von Hidas-Bonyhád aus die Linie a) über Bonyhád, Kokasd, Zomba, Felsö-Nána, Murga, Kaloznó, Varsád, Szakadat und die Gemarkung der Gemeinde Gyönk in der Station Hidegkut-Gyönk mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Hidegkut-Gyönk—Tamasi-Miklosvár verbindende,
   c) eine von Hidegkut-Gyönk aus die Linie b) mit der Linie a) in deren zukünftigen Station Varasd und weiterhin über Rácz-Mecske, Feked, Vémend, Bozsok, Somberek, Rácz-Görcsöny und die Gemarkung der Gemeinde Doboka in der Station Mohács verbindende
   normal-, eventuell schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 23. Mai, Z. 32.972, den Budapester Einwohnern Elek Mihálovits und Julius Tökes für eine von der Endstation Czinkota der Linie Budapest—Czinkota ausgehende, in deren Verlängerung bis Csömör und weiterhin bis zu den dortigen Weinreben-Pflanzschulen führende normal-, eventuell schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 14. Juni, Z. 33.521, den Einwohnern von Kis-Márton (Eisenstadt) Josef Haller und Mathias Laschober für
   a) eine von der Station Szárazvám der Linie Györ—Sopron (Raab—Oedenburg) —Ebenfurth abzweigende und diese über Gross- und Klein-Höflein, Kis-Márton und weiterhin über Sercz oder Oszlop an einem geeigneten Punkte mit der Localbahn Sopron—Pozsony (Oedenburg—Pressburg) verbindende normalspurige Localbahn,
   b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende, bis zu den Steinbrüchen nächst Szt. Margita (Margarethen am Moos) führende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn der Hauptlinie
   auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Verordnung des kgl. ungar. Handelsministers, die Verhütung der Ueberfüllung von Strassenbahnwaggons betreffend.) Am 1. Juli ist die im Auftrage der kgl. ungar. Ministerien des Handels und des Innern im Wege der Budapester Oberstadthauptmannschaft erflossene Verordnung ins Leben getreten, welcher zufolge die Wagen der Strasseneisenbahn mit Pferdebetrieb sowohl, als auch jene der Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe während der Fahrt an allen vier Seiten durch Perronthüren geschlossen sein müssen, und nur so viel Fahrgäste den Wagen besteigen dürfen, als dort Sitz-, resp. Stehplätze normirt sind, deren Anzahl in jedem Wagen durch Jedermann ersichtliche Aufschriften dem Publicum kundzugeben ist. Man kann daher von nun an ausschliesslich nur mehr an den regelmässigen Haltestellen auf- und absteigen, daher nicht mehr während der Fahrt auf- und abspringen. Die Wachorgane sind beauftragt, im Interesse der stricten Durchführung dieser Massregel die hiefür verantwortlichen Conducteure zu unterstützen und, im Falle von Renitenz Seitens der Fahrgäste, die dagegen Handelnden mit Brachialgewalt aus dem Wagen zu entfernen, eventuell deren Verhaftung durchzuführen.

Untergrundbahn in Budapest. (Ausführungsmethode.) Die vom Centrum der Haupt- und Residenzstadt Budapest vom Giselaplatze (IV. Stadtbezirk, innere Stadt) aus unterhalb der entsprechenden Strassenzüge dieses Bezirkes und weiterhin unterhalb der Andrássystrasse in einer Länge von 3·3 km bis zum Thiergarten im Stadtwäldchen führende Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1894) ist in der Länge der ganzen Operationslinie im Bau begriffen und selbst im Be-

reiche einzelner Sectionen nahezu fertiggestellt. Von den beiden bedeutenden Objecten, d. i. den beiden Endstationen, ist jene, welche unterirdisch den grösseren Theil des Giselaplatzes einnimmt, soweit vollendet, dass nach bereits erfolgter Einwölbung der Zwischenräume der auf eisernen Säulen ruhenden Traversen diese bereits mit der Strassendecke belegt werden. Die gesammte Baustrecke wurde mit Beginn des Baues zu deren beiden Seiten mittelst hohen Bretterplanken vom Strassenkörper getrennt, gleichwie die Wegübersetzungen an den Kreuzungspunkten der die radiale Strecke der Bahn durchschneidenden Strassenzüge, so dass der Strassenverkehr weder zu Fuss noch zu Wagen in irgend einer Weise behindert ist. Ablagerungen des aus den Einschnitten gewonnenen Materials werden dadurch vermieden, dass die Operationslinie in Arbeitssectionen eingetheilt ist, innerhalb welchen Strassen-Lastfuhrwerke insolange verkehren, als die gegen das Ende des Sectionseinschnittes nach Massgabe der Vertiefung desselben successive steiler werdende Böschung es gestattet, worauf die Legung der Werksbahn beginnt und der Durchbruch aus dem Bereiche der einen in jenen der Nachbarsection erfolgt, woselbst das Material bis zu jenen Stellen geführt wird, an welchen Aufzüge für die Waggonets angebracht sind, deren Inhalt vom Plateau des Aufzuges aus in die sodann ins Strassenniveau gestellten Strassenfuhrwerke durch Umkippung entleert wird. Obzwar seit Beginn der Arbeiten bereits bedeutende Hochwasserstände der Donau vorkamen, zeigten sich selbst an den tiefsten Lagen der Sohle des Einschnittes keine Grundwasser-Infiltrationen, welche nach Vollendung des Ausbaues Dank der enormen Stärke des Mauerwerkes sowohl an der Sohle als auch an den Wänden des Einschnittes selbst bei abnormen Hochwässern nicht zu besorgen sind.

Projectirte Localbahn Kis-Czell—Kapuvár—Pándorf. (Interessenten - Versammlung und Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Vas (Eisenburg), Sopron (Oedenburg) und Moson (Wieselburg), ferner jene der Stadt Kapuvár, sowie die Vertretung der fürstlich Eszterházyschen Domänen etc. haben bei dem Umstande, als die jüngst abgehaltene politisch - administrative Begehungscommission der projectirten Localbahn Kis-Czell—Kapuvár—Pándorf bei Feststellung der Trasse dieser Linie ihren Wünschen Rechnung trug [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77), die ausgiebige finanzielle Unterstützung dieser Bahnunternehmung beschlossen und den Bezug von Stammactien im Betrage von insgesammt 800.000 fl. sichergestellt. Die Gesammtlänge dieser Bahn mit Inbegriff einer von der zukünftigen Station Vönöcyk der Hauptlinie ausgehenden, bis Marczaltö projectirten Flügelbahn beträgt circa 116 km. Sie durchschneidet intensiv cultivirte Ländereien und im grossen Stile bewirthschaftete Domänen, und wird der Productenexport, insbesondere von Vieh, Geflügel, Gemüsen und Obst, via Pándorf—Bruck a. L. von Bedeutung für die Approvisionirung von Wien sein.

Gölnitzthalbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 21. Juni fand unter Vorsitz des Directionspräsidenten Peter Matuska die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gölnitzthalbahn-Actiengesellschaft, d. i. der im Betriebe der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden und von deren Hauptlinie abzweigenden Linie Margitfalu—Szomolnokhuta (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1894), mit Beiziehung der Vertreter der bei dieser Bahn interessirten kgl. ungar. Ministerien der Finanzen, des Handels und des Ackerbaues statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung, welcher constatirte, dass die Einnahmen der Gesellschaft in stetiger Steigerung begriffen sind. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde beschlossen, nach jeder Prioritätsactie 5 fl. und nach jeder Stammactie 1 fl. 20 kr. als Dividende auszubezahlen und die einzelnen Fonds ausgiebig zu dotiren. Die Versammlung ertheilte der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften folgten.

Böhmische Westbahn. (Generalversammlung.) Am 11. Juni fand unter Vorsitz des Präsidenten Max Ritter von Gomperz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Theodor Haberer, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Westbahn statt. Bei derselben waren 38 Actionäre anwesend, welche ein Actiencapital von 3·96 Millionen Gulden repräsentirten. Den hauptsächlichsten Verhandlungsgegenstand bildete die Beschlussfassung über die Liquidation der Gesellschaft. Der Präsident erstattete vorerst den Bericht über die am 1. Jänner erfolgte Uebernahme des Betriebes der gesellschaftlichen Linien durch die General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Dieser Bericht wurde zur Kenntniss genommen. Der Präsident berichtete ferner, dass die definitive Höhe des in der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 24. October 1894 beschlossenen, neu zu emittirenden vierpercentigen Prioritätsanlehens Seitens der Regierung mit Rücksicht auf die in Aussicht genommene Ausführung einer an die Böhmische Westbahn anschliessenden Localbahn mit 28·5 Millionen Gulden fixirt worden sei, wovon 23,550.800 fl. in Gemässheit des Verstaatlichungsübereinkommens an die Actionäre und Genussscheinbesitzer zu vertheilen sind. Ueber Antrag des Verwaltungsrathes ertheilte die Generalversammlung hiezu ihre Zustimmung. Den nächsten Punkt der Tagesordnung bildete die Beschlussfassung über den Antrag des Verwaltungsrathes auf Liquidation der Gesellschaft und Genehmigung der Modalitäten der Liquidation. Danach sollen die derzeit in Function befindlichen Mitglieder des Verwaltungsrathes als Liquidatoren bestellt, der der Gesellschaft zukommende Betrag von 23,550.800 fl. an die Actionäre und Genussscheinbesitzer möglichst in natura zur Ausschüttung gebracht werden, die Actionäre die ihnen zukommenden Einlagen in den neuen Prioritätsobligationen erhalten und der sich hiebei ergebende Rest zwischen den Actionären und Genussscheinbesitzern nach Verhältniss ihrer Antheile gleichmässig vertheilt werden. Der Cours, zu welchem die auszugebenden Prioritätsobligationen den Actionären auf ihre Einlagen anzurechnen sind, soll in einer vor Ausschüttung der Prioritätsobligationen abzuhaltenden Generalversammlung bestimmt werden. Hierauf wurde die Liquidation der Gesellschaft unter Genehmigung der beantragten Modalitäten einstimmig beschlossen. Das Mandat der zum Ausscheiden bestimmten Verwaltungsrathsmitglieder Max Ritter von Gomperz, Dr. Adolf Stein und Franz Ritter von Stockert wurde für eine weitere dreijährige Functionsdauer, beziehungsweise bis zur Beendigung der Liquidation verlängert. Nachdem noch die bisherigen Revisoren und ihre Ersatzmänner wiederwählt worden waren, wurde die Generalversammlung geschlossen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Die Kilometerzeiger Nr. 3 (grosshzgl. Badische Staatseisenbahnen) und Nr. 48 (Warstein-Lippstadter Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden, und es sind zu den Kilometerzeigern Nr. 27 (grossherzgl. Oldenburgische Staatseisenbahnen) der Nachtrag I, Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) der Nachtrag XI, endlich zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag I erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 3 und 48 werden die im November 1886, bezw. Februar 1885, ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst den dazugehörigen Nachträgen aufgehoben. Ferner werden aufgehoben durch den Nachtrag XI zum Kilometerzeiger Nr. 82 die zu diesem Kilometerzeiger bisher ausgegebenen Nachträge I—X, sowie der im Juni 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 65, endlich durch den Nachtrag I zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" die in der Zeit vom 1. Jänner 1894 bis einschliesslich März 1895 ausgegebenen Nachträge zu dieser Sammlung.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss.) Neu herausgegeben sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 35 a (kgl. Eisenbahn-Direction in Danzig) und Nr. 41 a (kgl. Eisenbahn-Direction in Königsberg i/Pr.); ferner sind erschienen zum Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 45 (kgl. Sächsische Staatseisenbahnen) der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag IV.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 5. Juli bei der Firma:

„Priv. österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft"

Heinrich Fould als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. Juli d. J. dem Generaldirector-Stellvertreter und Verkehrsdirector der privilegirten Südbahn-Gesellschaft, Regierungsrathe Heinrich Ritter Pfeiffer von Wellheim den Titel eines Hofrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Deutschland und Italien über die Gotthardbahn.

Nachtrag I zum Tarife.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1895 gelangt zum Tarife für den vorbezeichneten directen Personen- und Gepäcksverkehr, giltig vom 1. September 1894, der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Wien, am 10. Juli 1895. [484]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Elbeumschlagsverkehre.

Einführung des Nachtrages I zum Theil I.

Mit 1. August 1895 — für Frachterhöhungen mit 1. September 1895 — tritt der Nachtrag I zum Tarif-Theil I für die Elbeumschlagsverkehre vom 1. Mai 1894 in Kraft.

Derselbe ist bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direction zum Preise von 40 Pfennigen oder 40 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 9. Juli 1895. [485]

Direction der Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Schleppbahn von Bubna zu dem Central-Schlachthause und Viehmarkte in Holešovic.

Am 1. Juli 1895 wurde die von der Station Bubna St.E.G. zu dem Central-Schlachthause und Viehmarkte der Prager Stadtgemeinde in Holešovic abzweigende Schleppbahn für den Viehverkehr eröffnet.

Der die Zuschubgebühren für die Beistellung enthaltende Tarif (Nachtrag II zum gesellschaftlichen, ab 1. October 1894 giltigen Gebührentarife, Theil II, Heft 1) liegt in den Stationen auf und kann auch in Wien, I., Pestalozzigasse 8, bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gegen Erlag von 3 Kreuzer bezogen werden.

Wien, am 10. Juli 1895. [486]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Herausgabe der 11. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. August 1895 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für obenbezeichneten Verband die 11. Nachträge in Kraft.

Dieselben enthalten ausser einigen anderen geringfügigen Aenderungen und Ergänzungen eine Aenderung der Coursdifferenzen, eine Aenderung der Benennung der Ausnahmetarife 8 und 9 (Holz etc.) und eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Ferner werden durch diese Nachträge die Station Thal (Thür.) der Ruhlaer Bahn mit directen Frachtsätzen des Specialtarifes III in den Verkehr einbezogen und ein Ausnahmetarif für Düngemittel zwischen den Stationen Reuden a/d. Elster, Coethen, Schönebeck, Stassfurt und Vienenburg einerseits und verschiedenen österreichischen Stationen andererseits eingeführt.

Durch Nachtrag 11 zu Tarifheft 1 kommen auch noch Frachtsätze des Specialtarifes III zwischen Linz und Coethen, Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 (Wolle etc.) zwischen Lukenwalde und Brünn und Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8, bezw. 9 (Holz) für den Verkehr mit den Stationen Krasna, Wall.-Meseritsch und Weisskirchen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie Tachau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung.

Ausserdem werden durch diesen Nachtrag einige Stationsnamen geändert.

Der Nachtrag 11 zu Tarifheft 2 enthält noch Frachtsätze der Specialtarife A 2 und III zwischen Göschwitz und Königsberg-Maria-Kulm und Frachtsätze des Ausnahmetarifes 15 (Thon etc.) zwischen Chodau und Neusattl einerseits und Schwarza andererseits.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von je 10 Pfennig oder 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 10. Juli 1895. [487]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Allgemeiner Tarif, Theil I, der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893.

Einführung der Nachträge VII und VIII.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1895 und, insoweit Frachterhöhungen in Frage kommen, vom 1. September 1895 treten folgende Nachträge in Wirksamkeit:

a) Nachtrag VII, enthaltend:

I. Aenderung, bezw. Ergänzung des Inhaltsverzeichnisses.
II. Aenderung des Verzeichnisses jener österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist.
III. Aenderung, bezw. Ergänzung des Betriebsreglements und der Zusatzbestimmungen.
IV. Aenderung, bezw. Ergänzung der Anlage B (§ 50 des Betriebsreglements).
V. Aenderung, bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der in der Anlage B zum Betriebsreglement (§ 50, B 1) genannten, bedingungsweise zur Beförderung auf österreichischen und ungarischen Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände.
VI. Aenderung, bezw. Ergänzung des Anhanges III, enthaltend die Verordnung betreffs Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen.
VII. Anhang IV zum Abschnitt A des Tarifes, Theil I, enthaltend die Zusammenstellung der Vormerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen Frachtbriefen gestattet ist.
VIII. Aenderung, bezw. Ergänzung der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände.

IX. Aenderung, bezw. Ergänzung des Nebengebührentarifes.

b) Nachtrag VIII, enthaltend:

I. Aenderung, bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern.
II. Aenderung, bezw. Ergänzung der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände.
III. Aenderung, bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter.
IV. Aenderung, bezw. Ergänzung der Güterclassification.
V. Ergänzung des Verzeichnisses der nach II—A—A tarifirenden Eisen- und Stahlwaaren.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 10. Juli 1895. [488]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Verbands-Tarifnachtrages VI.

Mit 1. August 1895 gelangt der Nachtrag VI zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarif für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

I. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen.
II. Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen des Tarif-Theiles I.
III. Ergänzungen und Abänderungen des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.
IV. Ergänzung der Nomenclatur der Ausnahmetarife XI und XVIII.
V. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes XV für Reis etc.
VI. Ergänzungen und Abänderungen des Ausnahmenahmetarifes XXIV für diverse Artikel.
VII. Ausnahmetarif XXVI für Baumwolle (neu redigirt und ergänzt).
VIII. Ergänzung des Verzeichnisses der Verbandsstationen und Kilometerzeiger.
IX. Aenderungen von Stationsnamen.

Insoweit durch Eliminirung von Frachtätzen Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis Ende August 1895 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können um den Preis von 20 Kreuzer ö. W. per Stück durch die betheiligten Bahnverwaltungen und im Wege der in den Tarif einbezogenen Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 10. Juli 1895. [489]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. (Nachtrag I.) Zu Heft 13 des Theiles II a (Schnittsätze für den Verkehr mit Elsass-Lothringen und Luxemburg) trat am 1. Juli der Nachtrag I, Berichtigungen der Tarifsätze enthaltend, in Kraft. (Gratis.)

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen, Localgütertarif Heft C. (Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 22.) Vom 1. Juli ab erhielt der Ausnahmetarif Nr. 22 auf Seite 377 des Tarifes folgende Fassung:

Ausnahmetarif Nr. 22 für Holz, Glaswaaren und Glasbrocken nach Eger, sowie für Roherze, Mineralwasser und Thonerde von Eger.

a) Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 1 a und b in Ladungen von mindestens 10.000 kg kommen folgende Frachtsätze zur Berechnung:

Nach	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 1 a					Holz des Ausnahmetarifes Nr. 1 b				
	Gotteszell	Ludwigsthal	Regen	Triefenried	Zwiesel	Gotteszell	Ludwigsthal	Regen	Triefenried	Zwiesel
	Mark für 100 Kilogramm									
Eger . .	0·78	0·66	0·71	0·76	0·68	0·74	0·66	0·71	0·73	0·68

b) Für Glaswaaren (Hohlglaswaaren), verpackt oder unverpackt, in beliebigen Mengen von Zwiesel nach Eger wird ein Frachtsatz von 1·89 Mk. für 100 kg und von Ludwigsthal nach Eger ein Frachtsatz von 1·84 Mk. für 100 kg berechnet.

c) Für Roherze und Mineralwasser in beliebigen Mengen werden folgende Frachtsätze berechnet:

	Mark für 100 kg
von Eger nach Gotteszell	2·23
und von Eger nach Zwiesel	1·89

d) Für Scherben von Glas, für Glasbrocken und Heerd- (Taschen-) Glas, letzteres auch gemahlen, in Ladungen von mindestens 10.000 kg von Zwiesel nach Eger kommt ein Frachtsatz von 0·49 Mk. für 100 kg zur Anwendung.

e) Für Thonerde, unverpackt und in offenen Wagen verladen, in Ladungen von mindestens 10.000 kg ab Eger nach Ludwigsthal wird ein Frachtsatz von 0·47 Mk. für 100 kg berechnet.

Dementsprechend muss es auf Seite 340 des Tarifes
bei Glasbrocken 377 — — 22 d (nach Eger)
und auf Seite 341
bei Roherze 365 und 377 22 c — 11
heissen.

Auf Seite 341 ist zwischen Mennige und Minium
„Mineralwasser 377 22 c — —“
und vor Torf
„Thonerde 377 — — 22 e“
zu ergänzen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Deutsch-Nordische Handels- und Industrieausstellung in Lübeck — 1. Juli mit 30. September;
2. die Ausstellung von Feuerlöschgeräthschaften und Feuerwehrutensilien in Nordhausen — 20. mit 21. Juli;
3. die Industrie- und Gewerbeausstellung in Teplitz — 15. Juli mit 15. October.

Für jene Ausstellungsgegenstände, welche in der Deutsch-Nordischen Handels- und Industrie-Ausstellung in Lübeck untergebracht werden und unveräussert bleiben, wurde der Rücksendungstermin von 4 auf 6 Wochen nach Ausstellungsschluss verlängert.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Ausnahmetarif 7 a.) Am 10. Juli wurde die Station Berlin Schlesischer Bahnhof in den Ausnahmetarif 7 a für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze etc. des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifes als Versandtstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen, Verkehrs- und Auskunftsbureaux Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1090	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Hydraulischer Kalk (Roman-Cement)	Kiefersfelden Kufstein (Stationen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen)	Unter-Rohr (Station der Welser Localbahn-Gesellschaft) transit, für Sendungen nach der Station Bad Hall	Die nebenstehenden Frachtsätze kommen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zur Anwendung für hydraulischen Kalk (Roman-Cement) in Fässern oder Säcken verpackt, wenn die Sendungen durch in die Fässer eingebrannte, bezw. auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hydraulischer Kalk (Roman-Cement) kenntlich gemacht sind	Vom 15. Juli 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1895	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. März 1892 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband	Dermalen bestehen noch keine Frachtsätze	kr. ö.W. 37 38		Im Kartirungswege		
1091	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6a und 6b des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbands-Gütertarifs	Tachau (Localbahn Plan-Tachau)	den betreffenden Verbandsstationen der Sächsischen und Preussischen Staatseisenbahnen und der Weimar-Geraer Eisenbahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief	Vom 15. Juli 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1895	Theil II, Heft 2 des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verbandsgütertarifes vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6a und 6b für Plan (k.k.St.B.), erhöht um den Zuschlag von 15 Pfennig		Im Kartirungswege		
1092	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Holz der Position H—20, 6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Dobra Jeleśnia Neu-Sandec Krościenko Starzawa	Dombrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die nebenstehenden Frachtsätze finden nur beim Bezuge der Sendungen durch eine Grube Anwendung	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ost.-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II. Heft 2 vom 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 32 23 38 56 56		Im Kartirungswege		
1093	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schleifholz der Pos. H. 20, 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Verladestellen der Schleppbahn Berhometh a S.-Mežebrody Berhometh a. S.	Oświęcim transit. mit der Bestimmung für Deutschland	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden 114 kr. ö. W.	87 kr. ö. W. 84 kr. ö. W.	Verschieden 30 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Centimes Gold					
1094	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech (Walzzink)	Morgenroth	Galatz und Braila über Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Verbandsgütertarife Theil II für den Norddeutschen Donau-Umschlags-Verkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof vom 1. April 1895 vorgesehenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Vom 15. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Norddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof	158	115	43 Centimes Gold	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, welche nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Transporte müssen im Norddeutschen Donau-Umschlags-Verkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. zur Abfertigung gelangen und der Nachweis erbracht werden, dass die ganzen Sendungen per Schiff nach Galatz, bezw. Braila weiter verfrachtet wurden
				Karolinegrube O.S.E.					Schnitt-Tafel I Artikel-Tarif Nr. 2c 155	Schnitt-Tafel I Artikel-Tarif Nr. 2c 112				
				Karolinegrube R.O.U.E.					155	112				
1095	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenwaaren der Classen A und B	Königsfeld (L.B.)	Pozsony	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif-Theil II — Heft 1 des Oest.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1893	66·5 kr.	56·0 kr.	10·5 kr.	Im Kartirungswege		
1096	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Königsfeld (L.B.)	Pozsony	Frachtzahlung für das Effectivgewicht; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif-Theil II — Heft 1 des Oest.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1893	50·0 kr.	48·0 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
1097	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzink	Lužan	Laube, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893	—	88*)	—	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen-Bodenbach Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Staab					118	97*)	21			
				Lužan	Aussig-Landungsplatz				—	85	—			
				Staab					117	96	21			
				Lužan	Schönpriesen-Umschlag				—	85*)	—			
				Staab					112	93*)	19			
				Lužan	Dresden-Elbkai				—	124	—			
				Staab					154	133	21			

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere reservirten **Dienstposten**, welche voraussichtlich im Laufe des II. Semesters 1895 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stelle	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld	Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Unternehmung, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
25 provis. Zugspacker	K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	—	Fahrstundengelder und Dienstgelder	1 fl.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. August 1895
20 provis. Weichenwächter		—	—	Dienstkleider	80 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
32 Magazins- und 5 Stations-Aufseher-Aspiranten		—	—		1 fl. bis fl. 1.30	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
10 Locomotivheizer		—	—	Bei voller Dienstleistung auf der Locomotive Fahrgelder circa 15 fl. und Prämienbezug circa 10 fl. per Monat. Dienstkleider	90 kr. bis fl. 1	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift, sowie das erlernte Schlosserhandwerk	circa 1 Jahr	Aus der Dienstinstruction für Locomotivheizer und den Vorschriften für Signalisirung und für den Verschubdienst		
4 provis. Kanzleidiener		—	—	Dienstkleider	fl. 1 bis fl. 1.30	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift und Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit, mindestens jedoch 6 Monate	—		
5 Diurnisten		—	—	—	fl. 1.50	Entsprechende Schulbildung, schöne Handschrift und nachweisbare Praxis bei Hilfsämtern (Einreichungsprotokoll, Expedit oder Registratur)	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den einschlägigen Dienstinstructionen		

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen, und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug. — Für die Diurnistenstellen können nur solche Bewerber Berücksichtigung finden, deren Certificate im Sinne des Gesetzes die Clausel „geeignet für Beamte" enthalten. Nach zurückgelegter zufriedenstellender Probepraxis werden nur jene Diurnisten, die vollständige Mittelschule absolvirt und die Maturitätsprüfung abgelegt haben, als **Beamte**, die anderen als Unterbeamte **(Kanzlisten)** stabilisirt.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Fres
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 82 — **Wien, 16. Juli 1895.** — **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 12. Mai 1895, wirksam für das Herzogthum Salzburg, betreffend die Förderung der Eisenbahnen niederer Ordnung.

(Gesetz vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895.*)

Ueber Antrag des Landtages Meines Herzogthums Salzburg finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Ausführung jener für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bahnen niederer Ordnung, deren Nothwendigkeit oder Nützlichkeit vom Standpunkte der Landesinteressen anerkannt wird, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten (insbesondere Gemeinden und Private) ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, kann vom Lande gefördert werden, entweder

a) durch Garantirung eines jährlichen Reinerträgnisses behufs Sicherstellung der höchstens vierpercentigen Verzinsung und der innerhalb der Concessionsdauer planmässig zu bewirkenden Tilgung des durch Ausgabe von Prioritätsobligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen) oder durch Aufnahme eines Hypothekar-Anlehens zu beschaffenden Theiles des Anlagecapitals der betreffenden Localbahn oder

b) durch Gewährung eines bücherlich sicherzustellenden, mit höchstens vier Percent verzinslichen und innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Darlehens, eventuell gegen Refundirung in Prioritätsobligationen, in beiden Fällen bis zur Höhe von siebzig Percent des vom Landesausschusse (§§ 2 und 10) anerkannten Bauaufwandes, oder

c) durch Gewährung von Beiträgen à fonds perdu mittelst einmaliger Capitalszahlung oder in Annuitäten.

Ausserdem kann das Land nach Beschaffenheit der obwaltenden besonderen Verhältnisse sich an der Capitalsbeschaffung für solche Bahnen auch dadurch betheiligen, dass dasselbe entweder eine Reinertragsgarantie im Sinne der Bestimmung in lit. a) bezüglich der zur Ergänzung des Bauaufwandes auszugebenden, mit einer höchstens vierpercentigen Vorzugsdividende auszustattenden und innerhalb der Concessionsdauer zu tilgenden Prioritätsactien gewährt, oder Prioritäts-, bezw. Stammactien zum vollen Nennwerthe übernimmt.

§ 2.

Die im § 1 vorgesehene Unterstützung von Bahnen durch das Land kann nur dann eintreten:

a) wenn die Nothwendigkeit oder Nützlichkeit des beabsichtigten Eisenbahnbaues vom Standpunkte der Landesinteressen durch Beschluss des Landtages anerkannt wird (§ 9) und

b) wenn Seitens der Interessenten und des Staates gemeinsam oder Seitens eines dieser beiden Theile allein, entweder

1. nach Massgabe des Erfordernisses der für den Bahnbau einzuzahlenden Beträge zu dem durch den Landesausschuss anerkannten Bauaufwande in der Höhe von wenigstens fünfundzwanzig Percent à fonds perdu oder gegen Uebernahme von Actien des Unternehmens zum vollen Nennwerthe zugesichert werden oder

*) Enthalten im XII. Stücke des Jahrganges 1895 der Gesetze und Verordnungen für das Herzogthum Salzburg (Nr. 18).

2. die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Bahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagecapitals innerhalb der Concessionsdauer nicht ausreichen sollte, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel ($^3/_8$) dieses jährlichen Gesammterfordernisses zu leisten.

§ 3.

Für den Bau und Betrieb, sowie für die gesellschaftliche Verwaltung der nach § 1 dieses Gesetzes vom Lande geförderten Bahnen ist unter entsprechender Einflussnahme des Landesausschusses in der Regel im Wege einer Vereinbarung mit der Staatsverwaltung oder mit der Verwaltung der Anschlussbahn Vorsorge zu treffen.

§ 4.

Für jene Bahnen, deren Baucapital ganz oder zum Theil durch Uebernahme von Stammactien Seitens der Interessenten, des Landes oder des Staates aufgebracht wird, sind besondere Actiengesellschaften zu bilden.

Der Gesellschaftsvorstand hat aus höchstens neun Mitgliedern zu bestehen, von welchen zwei vom Landesausschusse bestellt werden.

In die Gesellschaftsstatuten ist die Bestimmung aufzunehmen, dass die Functionen des Vorstandes der Gesellschaft als Ehrenämter unentgeltlich zu versehen sind.

Auch ist in den Statuten nach Massgabe der von Fall zu Fall zwischen den betheiligten Factoren zu treffenden Vereinbarungen zu bestimmen, ob und inwieweit eine Rückzahlung der vom Lande aus dem Titel der Reinertragsgarantie (§ 1, a) etwa geleisteten Vorschüsse nebst Zinsen aus den Reinerträgnissen des betreffenden Bauunternehmens stattzufinden haben wird.

§ 5.

Die Prioritätsactien jener Actiengesellschaften, welche für die auf Grund dieses Gesetzes vom Lande subventionirten Bahnen gebildet werden, haben Anspruch auf eine höchstens vierpercentige Vorzugsdividende vor den Stammactien.

Prioritäts- oder Stammactien, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes in den Besitz des Landes gelangen, dürfen vor Ablauf eines Jahres, vom Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Eisenbahnlinie an gerechnet, nicht veräussert werden.

§ 6.

Erklärungen der Interessenten, Gemeinden und Private, womit dieselben sich zur Uebernahme von Actien, zu Beitragsleistungen à fonds perdu, zu Grundabtretungen, Materiallieferungen und sonstigen Naturalleistungen verpflichten, müssen rechtsverbindlich in der vom Landesausschusse (§ 10) festzusetzenden Form abgegeben werden.

Sollten Interessenten, insbesondere Gemeinden, Private mit der Erfüllung solcher Verpflichtungen im Rückstande bleiben, so ist der Landesausschuss berechtigt, gegen dieselben im Wege der politischen Execution vorzugehen.

§ 7.

Die Zulässigkeit und die Bedingungen für die Benützung von Landes- und Gemeindestrassen zur Anlage und zum Betriebe von Bahnen sind, unbeschadet der der Staatsverwaltung gesetz- und concessionsmässlg vorbehaltenen Einflussnahme auf solche Anlagen, vom Landesausschusse festzustellen.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass für eine solche Benützung ein besonderes Entgelt in keinem Falle zu entrichten ist, und dass alle thunlichen, zum Mindesten aber jene Erleichterungen und Begünstigungen Anwendung zu finden haben, welche naeh den jeweilig geltenden Normen für Reichsstrassen vorgeschrieben sind.

§ 8.

Das Jahreserforderniss für die auf Grund dieses Gesetzes durch das Land übernommenen Verpflichtungen ist mit der entsprechenden Bedeckung durch den Landesvoranschlag anzusprechen und ist die ordnungsmässige Verwendung der bewilligten Geldmittel im Landes-Rechnungsabschlusse auszuweisen.

§ 9.

Dem Landtage bleibt die Beschlussfassung und Entscheidung über die Nothwendigkeit und Nützlichkeit sowie über die Art und Höhe der einzelnen Bahnunternehmungen aus Landesmitteln zu gewährenden finanziellen Unterstützung, über die näheren Modalitäten der hiezu erforderlichen Geldbeschaffung und über die Veräusserung von in den Besitz des Landes gelangten Prioritätsobligationen, Prioritäts- oder Stammactien der Bahnunternehmungen vorbehalten.

§ 10.

Dem Landesausschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 9 der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse.

Insbesondere obliegt dem Landesausschusse die Prüfung der vorgelegten Projecte, deren Kosten, unbeschadet der eventuellen Refundirung derselben aus dem Anlagecapitale der betreffenden Bahn, von den Interessenten zu bestreiten sind, ferner die Einleitung und Durchführung der Vorerhebungen und Verhandlungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahn-Verwaltungen, sowie die Vornahme der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung, die Einflussnahme auf den Bau und Betrieb der Bahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, sowie die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages nothwendigen finanziellen Transactionen.

Insolange dem Landesausschusse nicht eigene Organe zur fachlichen Beurtheilung von Bahnprojecten in technischer und commercieller Beziehung zur Verfügung stehen, hat derselbe seinen Anträgen und Beschlüssen das Ergebniss der diesfalls durch Organe der Regierung gepflogenen Prüfung zu Grunde zu legen.

§ 11.

Zur Prüfung der auf Grund dieses Gesetzes zu fördernden Bahnprojecte und zur Erörterung der auf ihre finanzielle Unterstützung aus Landesmitteln bezughabenden Fragen wird ein Eisenbahnrath errichtet, dessen Zusammensetzung, Organisation und Wirkungskreis vom Landtage über Antrag des Landesausschusses festgestellt wird.

§ 12.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Lainz, den 12. Mai 1895.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Bacquehem** m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Beneschau-Wlaschim — Mistní dráha Benešov-Vlašim“.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung den Herren Johann Neubauer, Bezirksobmann, und Leopold Hufnagl, Central-Güterdirector in Wlaschim, als Concessionären der Localbahn von Beneschau nach Wlaschim die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: (deutsch) „Localbahn Beneschau-Wlaschim“, (böhmisch) „Mistní dráha Benešov-Vlašim“ mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 4. Juli 1895. — Z. 17.058. H.-M.-Z. 39.947.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Abzweigung der projectirten Localbahn Eichgraben (Rekawinkel)-Hainfeld von diesem letzteren Orte nach Klein-Zell (Salzerbad).

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. und k. Hauptmann a. D. Rudolf Bohm in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Abzweigung der von ihm projectirten Localbahn Eichgraben (Rekawinkel)-Hainfeld, von diesem letzteren Orte nach Klein-Zell (Salzerbad), im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. Juli 1895. Z. 34.784.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn mit Personenbeförderung von Libochowitz nach Jenšowitz mit eventuellen Abzweigungen von Budin nach Raudnitz und von Mšeno nach Hospozin.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Obmann der Bezirksvertretung Libochowitz, Franz Chroust, im Vereine mit dem k. k. Baurathe Oskar Baron Lazarini in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn mit facultativer Personenbeförderung von der Station Libochowitz der Localbahnlinie Lobositz—Libochowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Budin, Mšeno, Bříza, Ober-Bežkowic nach der Station Jenšowic der Linie Prag—Bodenbach der genannten Gesellschaft mit eventuellen Abzweigungen von Budin nach Raudnitz und von Mšeno nach Hospozin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. Juli 1895. Z. 33.407.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den Anhang zu den Statuten der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn in Wien genehmigt.

Wien, am 5. Juli 1895. — Z. 18.759. H.-M.-Z. 41.048.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 5. Juli 1895, Z. 516 Präs./II, an die Verwaltungen österreichischer Privateisenbahnen, betreffend die Vorlage von Wochen-Wagenbedarfs-Ausweisen.

Unter Bezugnahme auf den h. s. Erlass vom 12. August 1894, Z. 596/Präs., betreffend die Vorlage von Wochen-Wagenbedarfs-Ausweisen für die Zeit der stärkeren Verkehrsperiode, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, gleiche Ausweise als wie im Vorjahre für die Zeit vom 18. August 1895 bis Ende Februar 1896 hieramts in Vorlage zu bringen.

Wien, am 5. Juli 1895. **Lilienau** m. p.

Entwicklung der österr. Eisenbahnen im Jahre 1894.

Nach der im Verordnungs-Blatte vom 14. Juli 1894, Nr. 79, pagina 1406, veröffentlichten Uebersicht pro 1893 waren mit Ende des vorgenannten Jahres 362 km Eisenbahnen in Bauausführung verblieben, wovon 96 km auf Staatsbahnen, 9 km auf private Hauptbahnen, 4 km auf die Wiener Stadtbahn und 253 km auf Localbahnen entfielen. Hiezu kamen im Laufe des Jahres 1894: A. Staatsbahnen: Das zweite Geleise der Linie Lemberg—Złoczów in der Theilstrecke Krasne—Skwarzawa (12 km). B. Private Hauptbahnen: Das zweite Geleise in der Strecke km 13·6/7—15·4/5 der Linie Nabresina—Cormons der Südbahn (2 km); die Theilstrecke Troppau—Reichsgrenze gegen Ratibor der Mährisch-schlesischen Centralbahn, seit 1. Jänner 1895 Staatsbahnstrecke (3 km); das zweite Geleise in der Strecke Chodau—Neusattl der Buschtěhrader Bahn (4 km), zusammen 9 km. C. Wiener Stadtbahn: Das Baulos VII in km 8·170 und 8·735 mit dem dazugehörigen Fragment in km 8·770 und 9·080, ferner in km 1·810 und 2·230; das Baulos VIII in km 8·735 und 9·779, ferner in km 3·148 und 3·460, das Baulos IX in km 9·779 und 10·916 der Gürtellinie mit zusammen (3·80 km); das Baulos XIV in km 5·445 und 7·065 der Vorortelinie (mit 1·62 km), in Summa rund (5 km). D. Localbahnen: Trient-Tezze (Valsuganabahn) (65 km); die Strecke Baden — Helenenthal, Baden — Leesdorf und Baden—Vöslau der elektrischen Localbahn Baden-Vöslau (9 km); die Strecke Wiener Neudorf—Guntramsdorf der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen (4 km); die Localbahn Plan-Tachau (12 km); die Localbahn Station Auspitz—Stadt Auspitz (7 km); die Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein (8 km); die Schleppbahn Monfalcone-Porte Rosega der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft (3 km); die Localbahn Branowitz-Pohrlitz sammt Schleppbahn (9 km); die Localbahn Rohrbach-Seelowitz (3 km); die Localbahn Beneschau-Wlaschim (23 km); die Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (8 km); die elektrische Localbahn Gmunden Stadt—Gmunden Bahnhof (3 km); die elektrische Stadtbahn in Lemberg (9 km), zusammen 189 km.

Dem Verkehre wurden in der Zeit vom 1. Jänner bis letzten December 1894 übergeben: die Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka (96 km); das zweite Geleise in der Strecke 13·6/7—15·4/5 der Linie Nabresina—Cormons der Südbahn (2 km); das zweite Geleise in der Strecke Neusattl—Falkenau a/d. Eger der Buschtěhrader Bahn (8 km); die Strecke Grosslupp—Rudolfswerth—Strascha der Unterkrainer Bahnen (62 km); die Localbahn Monfalcone-Cervignano der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft (15 km); die Strecke Ischl Staatsbahn—Ischl Localbahn der Salzkammergut-Localbahn (4 km); die Linie Morchenstern—Josefsthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn (22 km); die Localbahn Auspitz Station—Auspitz Stadt (7 km); die Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz (8 km); die Localbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn) (31 km); die Localbahn Deutschbrod-Humpoletz (25 km); die Localbahn Wotic-Selčan (17 km); die Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) (76 km); die Grazer Seilbahn auf den Schlossberg (1 km); die Strecke Baden—Helenenthal der elektrischen Bahn Baden-Vöslau (4 km); die elektrische Stadtbahn in Lemberg (9 km); die elektrische Bahn Gmunden Stadt—Gmunden Bahnhof (3 km), zusammen somit 390 km.

Es verblieben demnach mit Schluss des Jahres 1894 noch 161 km Staats-, Privat- und Localbahnen in Bauausführung, und zwar: das zweite Geleise der Theilstrecke Krasne—Skwarzawa der Staatsbahnlinie Lemberg—Zloczów mit (12 km); die Strecke Troppau—Reichsgrenze gegen Ratibor der Mährisch-schlesischen Centralbahn (nunmehr seit 1. Jänner 1895 zu den Staatsbahnen gehörig) mit (3 km); die Verbindungscurve zwischen dem Bahnhofe der Oesterr. Nordwestbahn und jenem der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Nimburg (1 km); das zweite Geleise in der Strecke Chodau—Neusattl der Buschtěhrader Bahn (4 km); Theile der Gürtellinie mit zusammen (6 km); Theile der Vorortelinie mit zusammen (3 km) der Wiener Stadtbahn; ferner die Schleppbahn Monfalcone—Porte Rosega der Friauler Bahn mit (3 km); die Localbahn Trient-Tezze (Valsuganabahn) mit (65 km); die Localbahn Baden-Vöslau mit (5 km); die Linie Wiener Neudorf—Guntramsdorf der Wiener Localbahnen mit (4 km); die Localbahn Plan-Tachau mit (12 km); die Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein mit (8 km); die Localbahnen Branowitz-Pohrlitz (9 km) und Rohrbach-Seelowitz mit (3 km); die Localbahn Beneschau-Wlaschim mit (23 km).

An Stationen und Haltestellen wurden mit der Betriebseröffnung dem Verkehre übergeben:

Auf der Staatsbahnlinie Stanislau — Woronienka: die Stationen Bratkowce, Tyśmieniczany, Tarnawica leśna, Nadworna, Lojowa, Delatyn, Jaremecze, Mikuliczyn, Tatarow, Worochta, Woronienka und die Personen-Haltestelle Dora.

Auf der Theilstrecke Grosslupp—Rudolfswerth—Strascha der Unterkrainer Bahnen: die Stationen Weixelburg, Sittich, Rodokendorf, Grosslack, Treffen, Hönigstein, Rudolfswerth, Strascha und die Haltestellen Schalna, St. Veit bei Sittich.

Auf der Linie Monfalcone—Cervignano der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft: die Stationen Ronchi Fr. B., Pieris-Turriaco, Villa Vicentina und Cervignano.

Auf der Theilstrecke Ischl Staatsbahn—Ischl Localbahn: die Station Ischl Güterbahnhof und die Haltestelle Kaltenbach.

Auf der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn): die Stationen Niederwölz, Teufenbach, Frojach-Ratschthal, Murau, St. Lorenzen ob Murau, Stadtl a/d. Mur, Turrach, Tomathal, Tamsweg, Mariapfarr und Mauterndorf, dann die Personen-Haltestellen Lind, Triebendorf-Kaindorf, Cäciliabrücke, Wendritschbrücke, Einach, Predlitz, Kendlbruck, Rammingstein-Madling, St. Leonhard-Tamsweg, Wöltling, St. Andrä-Göriach, Lintsching.

Auf der Linie Gablonz—Tannwald der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn: die Stationen Neudorf a. N., Bad Schlag, Wiesenthal a. N., Morchenstern, Morchenstern-Klein-Polen, Unter-Morchenstern, Tannwald, dann die Haltestellen Ober-Gablonz, Unter-Wiesenthal, Unter-Tannwald.

Auf der Linie Morchenstern—Josefsthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn: die Stationen Georgenthal-Albrechtsdorf, Josefsthal-Maxdorf und die Haltestelle Antoniwald.

Auf der Localbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn): die Stationen Nötsch am Dobratsch, St. Stefan-Vordernberg, Görtschach-Förolach und Hermagor und

die Personen-Haltestellen Emmersdorf, Presseger See und Vellach-Kühnburg.

Auf der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz: die Stationen Heraletz-Pollerskirchen, Humpoletz und die Personen-Haltestellen Bad Peterkau und Linden.

Auf der Grazer Schlossbergbahn: die Stationen Sackstrasse und Schlossberg.

Auf der Localbahn Wotic-Selčan: die Stationen Stetkowitz, Amschelberg, Selčan und die Haltestelle Janowitz.

Auf der Localbahn Auspitz Station—Auspitz Stadt: die Endstation Auspitz Stadt.

Auf der elektrischen Bahn Gmunden Bahnhof—Gmunden Stadt: die Stationen Gmunden Staatsbahnhof und Stadtplatz Gmunden und die Haltestellen Zum grünen Wald, Kraftstation, Rosenkranz, Stadtpark, Parkstrasse, Hotel Bellevue und Postgebäude.

Auf der Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz: die Stationen Přivoz Personen-Bahnhof, Přivoz Frachtenbahnhof, Mähr.-Ostrau Stadt, Witkowitz und die Haltestellen Elgother Strasse, Gasanstalt, Ausweiche Heinrich-Schacht, Teichgasse, Neugasse, Schleifmühlgasse, Salomon-Schacht, Evangelische Kirche, Unter-Franzensthal, Ausweiche Tiefbauschacht, Ober-Franzensthal, Zabřzeher Strasse, Nordbahncolonie und Hohleiche.

Auf der elektrischen Stadtbahn in Lemberg: An der Hauptstrecke die Stationen und Haltestellen Staatsbahnhof, Magazine, Grodukgasse, Konarski-Schule, St. Theresien-Anstalt, Polytechnikum, Maria Magdalenen-Kirche, Wronowskigasse, Postgebäude, Kościuszkogasse, Carl Ludwig-Strasse, Hetmanskagasse, Ringplatz, Podwale-Czarneckigasse, Franziskanerplatz, Militärspital, St. Anton-Kirche, Paulanergasse, Peter Pauls-Kirche, Uborzgasse, Ende Syczakow. An den Abzweiglinien die Stationen und Haltestellen Hetmanskagasse, Marienplatz, Halickiplatz, Bathorygasse, Panskagasse, Pelczýnskagasse, Sofienschule, Peter Pauls-Kirche-Friedhof.

Auf der elektrischen Localbahn Baden-Vöslau, Linie Baden—Helenenthal: die Stationen und Haltestellen Baden (Südbahn), Bahnhofstrasse, Rainerbrücke, Löwenbrücke, Franzensbad, Johannesgasse, Pelzgasse, Doblhofbrücke, St. Genois, Deissenhofer, Hildegardbrücke, Wasserleitung, Helenenstrasse, Weilburg und Rauhenstein.

I. Für den Gesammtverkehr wurden erweitert:

A. Auf den Staatsbahnen und den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen:

die früher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Engelhof zwischen Oberweis und Gmunden Seebahnhof der Staatsbahnlinie Lambach—Gmunden, ferner die bisher für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und beschränkten Frachtenverkehr bestandene Haltestelle Panka zwischen den Stationen Storożynetz und der Haltestelle Komarestie-Slob. der Linie Berhometh—Mezebrody der Bukowinaer Localbahnen, die bisher nur für den Eilgut- und Frachtendienst eingerichtete Station Wilten zwischen den Stationen Innsbruck und Völs der Linie Innsbruck—Bregenz.

II. Für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen erweitert:

die Kreuzungsstation Rogózno zwischen den Stationen Lancut und Przeworsk der Linie Krakau—Lemberg.

III. Für den Eilgut- und Frachtgüterverkehr eingerichtet:

die Station Linz-Umschlagplatz der Linie Linz—Salzburg.

IV. An neuen Haltestellen kamen zur Eröffnung:

für den Personen- und Gepäcksverkehr Siepietnica zwischen den Stationen Bicz und Skolyszyn der Linie Zwardon—Husiatyn, Koprno zwischen den Stationen Perković-Slivno und Unesić der Linie Spalato—Knin, Dumrowitz zwischen den Stationen Goldenkron und Krumau der Localbahn Budweis-Salnau, Glaslbremse zwischen den Stationen Prebichl und Vordernberg-Markt der Localbahn Eisenerz-Vordernberg, Wolfsbach zwischen den Stationen Saifnitz und Uggowitz der Linie Tarvis—Pontafel, ferner wurden die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteten Haltestellen Radmannsdorf zwischen der Station Lees-Veldes und Ottotsche der Linie Tarvis—Laibach für den Eilgutverkehr und Weberschan zwischen den Stationen Leneschitz und Hochpetsch der Linie Prag—Moldau für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen erweitert.

B. Auf Privatbahnen.

An neuen Haltestellen wurden eröffnet:

a) für den Gesammtverkehr: Černa bei Bor zwischen den Stationen Dašic und Pardubitz, Deutsch-Kopist zwischen den Stationen Theresienstadt und Lobositz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;
b) für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Kleczą dolna zwischen den Stationen Wadowice und Kleczą górna, Barwald zwischen den Stationen Klecza górna und Kalwarya-Zebrzydowska der Linie Bielitz—Kalwarya, Lobzów zwischen den Stationen Zabierzów und Krakau der Linie Wien—Krakau; auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn: Friedenau zwischen den Stationen Přibislau und Deutschbrod, Goltsch-Jenikau Stadt zwischen der Haltestelle Wlkanetsch und der Station Goltsch-Jenikau, Ober-Olberndorf zwischen den Stationen Stockerau und Sirndorf der Linie Wien—Tetschen; auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn: Minkwitz-Dörfel zwischen denStationen Friedland und Weigsdorf der Linie Reichenberg—Seidenberg; auf der Ostrau-Friedländer Bahn: Prženo zwischen den Stationen Baschka und Friedland;
c) für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für den beschränkten Frachtgüterverkehr in ganzen Wagenladungen: Wildendürnbach zwischen den Stationen Neusiedl-Dürnholz und Laa der Linie Lundenburg—Zellerndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
d) für den Frachtenverkehr der Nestomitzer Zuckerfabrik: Nestomitz zwischen den Stationen Schönpriesen und Nestersitz-Pömmerle der Linie Wien—Bodenbach der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;
e) Für den Personenverkehr: Častolowitz der Localbahn Častolowitz-Reichenau-Solnitz;
f) für den Arbeiterverkehr: Holasek zwischen der Haltestelle Nennowitz und der Station Chirlitz-Turas der Linie Brünn—Prerau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
g) für den beschränkten Frachtgüterverkehr in ganzen Wagenladungen erweitert wurde die bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Gross-Kuntschitz zwischen den Stationen

Frankstadt a. B. und Friedland der Linie Kojetein—Bielitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

h) neuhergestellt und für den Gesammtverkehr eröffnet wurde die Station Frauenthal zwischen den Stationen Gross-Florian und Deutsch-Landsberg der Linie Lieboch—Wies der Graz-Köflacher Bahn;

i) für den Stückgutverkehr erweitert wurde die bisher für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen eingerichtete Station Brankowitz zwischen den Stationen Nessowitz und Nemotitz der Linie Brünn—Vlarapass der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;

k) für den Verkehr erweitert wurde die bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteteHaltestelle Schwansdorf zwischen der Station Bautsch und der Haltestelle Tschirm der Localbahn Zauchtl-Bautsch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den beschränkten Frachtgüterverkehr in ganzen Wagenladungen, Wlkanetsch zwischen den Stationen Leschtina und Goltsch-Jenikau für den Wagenladungsverkehr für Zuckerrübe und Rübenschnitte der Linie Wien—Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn, Wendrin zwischen der Station Trzynietz und der Haltestelle Bystritz, dann Bystritz zwischen der Haltestelle Wendrin und Grudek der Kaschau Oderberger Bahn für den Eilgutverkehr. (Vergl. Verordnungs.-Blatt Nr. 79 vom 14. Juli 1894.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Prerau-Bistritz a/H. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Prerau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Dřewohostitz nach Bistritz a/H. die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 24. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [H.-M.-Z. 39.321.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Falkenau—Klingenthal. Erweiterung der Station Davidsthal: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Falkenau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Davidsthal für den 15. Juli anberaumt. [G.-I.-Z. 12.986.)

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes zu Gunsten der projectirten Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 71 vom 15. Juni verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes über den Ausbau und Betrieb der projectirten Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74) mit der Bitte um parlamentarische Sanctionirung der vom Minister im Rahmen des eigenen Wirkungskreises bereits ertheilten diesbezüglichen Concession.

Localbahn Nagy-Bélicz — Privigye. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 71 vom 14. Juni und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74) mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 14. Mai, Z. 33.473, erflossenen Concessionsurkunde. Die Concessionäre dieser in Fortsetzung der Nyitravölgy- (Neutrathal-) Bahn, d. i. der von der Station Tótmegyer der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Tótmegyer—Budapest vorläufig als Sackbahn ausgehenden Linie Tótmegyer—Nyitra—Nagy-Bélicz, sind Peter Detrich und Consorten. Das Gesammtbaucapital für diese im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende 28 km lange Localbahn ist mit 1,154.000 fl., d. i. mit 41.214 fl. per laufendes Bahnkilometer bemessen.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind einzurichten:

1. Die entsprechend zu erweiternde bisherige Endstation Nagy-Bélicz der Nyitravölgy-Bahn;
2. Kis-Ugrócz, Haltestelle;
3. Nagy-Ugrócz, Station für den gesammten Dienst;
4. Oszlány, Haltestelle, auch Station für den Frachtenverkehr in Wagenladungen;
5. Nyitraszeg (wie 4);
6. Nemes-Kosztolány (wie 3);
7. Nyitra-Novák (wie 3);
8. Koós (wie 4);
9. Privigye, Endstation und für den Gesammtverkehr.

(Die als Sackbahn endigende Gesammtlinie Tótmegyer—Nagy-Bélicz—Privigye wird von dort aus zum Anschlusse an die Hauptlinie Budapest—Hatvan—Zólyom—Znyó-Varalja—Stubnyáfürdö—Ruttka (—Oderberg) entweder bis Znyó-Váralja [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 ex 1892, Vorconcession Post 2] oder bis Stubnyafürdö [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1893, Vorconcession Post 2] fortgesetzt werden.)

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 14. Juni, Z. 32.818, der Ungarischen Industrie- und Handelsbank-Actiengesellschaft für eine im Bereiche ihres Trimpoeler Bergbaurevieres längs des Ruszinaberges zu erbauende, 2·6 km lange Werksbahn mit Adhäsionsbetrieb und für eine von einem geeigneten Punkte dieser Strecke abzweigende, durch das Ompolythal führende, 1·7 km lange Drahtseilbahn, beide mit elektrischem Betrieb, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 17. Juni, Z. 38.598, dem Obergespan Dr. Zoltán Kállay und dem Stefan Baranyay für eine von der Station Vadna der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungar Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Comitates Borsod über Nagy-Barcza, Bán-Horvát, Bánfalva, Tapolcsány, Dédes, Szilvás, Apátfalva und die Gemarkung der Gemeinde Mikófalva bis zur künftigen Station Bekölcze der projectirten Localbahn Eger (Erlau)—Nádasd führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 17. Juni, Z. 36.316, dem Koloman Barcza und dem Daniel Szélessy, Einwohner von Veszprém, für eine von der zukünftigen Station Bakony-Szent László der concessionirten Localbahn Györ (Raab)-Veszprém-Dombovar (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125 ex 1894) nach erfolgtem Ausbau derselben ausgehende und diese über Oszlop, Csetény, Szápár und die Gemarkung der Gemeinde Csernye in der Station Bodaik mit der Linie Uj-Szöny—Bodaik—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) und weiterhin über Csákvár und die Gemarkung der Gemeinde Alcsut in der Station Bicske mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bicske—Bruck a. d. L. (—Wien) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Ó-Becse — Zombor — Gombos und Zombor—Baja. (Interessentenversammlung; Ausführungsbeschluss und Trassenbestimmung.) Die Interessenten des Comitates Bács-Bodrogh haben in einer am 4. Juli abgehaltenen Conferenz den Ausbau einer von der Station Ó-Becse der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Ó-Becse—Szabadka (Maria-Theresiopel) aus, diese in der Station Verbász-Kula mit der Hauptlinie Budapest—Verbász-Kula—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und in der Station Zombor mit deren Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein) — Zombor — Eszék — Villány verbindende Eisenbahn beschlossen. Die ursprünglich ohne Berührung von Zombor von Ó-Becse aus directe nur bis Gombos projectirt gewesene Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1894, Vorconcession Post 4 b) soll nunmehr von Ó-Becse über Szt.-Tamás, Verbász, Kula. Cservenka, Szivácz nach Zombor geführt werden. Dadurch wäre nicht nur über Gombos, sondern auch über Baja die Uebersetzung aufs rechte Donauufer ermöglicht, nachdem der Bau der Donaubrücke bei Baja schon im nächsten Jahre in Angriff ge-

nommen wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1894) und da auch die Theiss bei Ó-Becse überbrückt wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1894, Vorconcession Post 4 a), würde die neue Linie die kürzeste Route zwischen dem Südosten Ungarns und dem Westen bilden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Errichtung einer Maschinenfabrik und Reparaturswerkstätte.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat die Errichtung einer Maschinenwerkstätte in der Station Debreczen zum Kostenvoranschlage von 1,000.000 fl. beschlossen, deren Bau im Offertwege vergeben wird.

Transdanubische Localbahnen. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 26. Juni fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, Reichstags-Abgeordneten Julius Szajbely, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Transdanubischen Localbahnen, das sind die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linien Boba—Ukk—Csáktornya, Ukk—Tapolcza, Türje—Zala-Szent-Gróth, Zala-Szent-Iván—Kisfalud-Szent-Iván, Pozsony—Szombathely (Pressburg—Steinamanger) und Szombathely—Rum (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Dieser constatirt eine Zunahme des Personenverkehrs sowohl wie des Gütertransportes, woraus sich ein dem vorjährigen gegenüber um fl. 88.829 höherer Reinertrag von fl. 412.374·66 ergeben hat. Der Reservefond der Gesellschaft beläuft sich auf fl. 78.749. Die Direction beantragt, den Reinertrag folgendermassen aufzutheilen: fl. 9500 zur Einlösung der am 1. Juli 1895 ausgelosten 95 Stück Prioritätsactien, ferner seien nach den sonstigen statutarischen Abschreibungen nach 94.696 Stück Prioritätsactien je fl. 4.20 als Dividende in der Weise festzustellen, dass zur Ergänzung der 5 pCt. für Coupon Nr. 2 der Betrag von fl. 3.80, als Theildividende für Coupon Nr. 3 aber 40 kr. ausgezahlt werden. Der Jahresbericht und die Anträge der Direction wurden zur Kenntniss genommen, und nach Ertheilung des Absolutoriums erfolgte die Wiederwahl der zum Austritt bestimmten Mitglieder des Aufsichtsrathes.

Nagy-Karoly—Somkuter Localbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 27. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Vicepräsidenten des Directionsrathes, Emmerich v. Körmendy, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im eigenen Betriebe stehenden Localbahn Nagy-Károly—Somkut (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 79 ex 1894) statt, bei welcher 22.428 Stück Actien durch 12 Actionäre vertreten waren. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung, laut welchem die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres günstig waren. Sowohl der Personen- wie der Güterverkehr haben sich in erfreulicher Weise gehoben, wozu hauptsächlich die Vergrösserung des Wagenparkes und die Einführung des nächtlichen Umladungsdienstes auf der Anschlussstation beitrugen. Der Betrieb nahm im vergangenen Betriebsjahre einen regelmässigen Verlauf. Die Bruttoeinnahmen betrugen a) aus dem Personenverkehr 34.936·18 Kronen, b) aus dem Gepäcksverkehr 569·07 Kronen, c) aus dem Güterverkehr 246.606·71 Kronen, zusammen 282.111·96 Kronen. Hiezu d) verschiedene Einnahmen im Betrage von 17.493·37 Kronen, ergibt insgesammt eine Bruttoeinnahme von 299.605·33 Kronen. Die Betriebs- und sonstigen Ausgaben belaufen sich inclusive Wiederherstellungskosten in Folge einer Zugsentgleisung per 9035·49 Kronen auf 164.825·24 Kronen, das ist auf 55·55 pCt., oder die ausserordentliche Schadensumme abgerechnet, auf 52·5 pCt. der Bruttoeinnahmen. — Die Reineinnahme zuzüglich des vorjährigen Gewinnrestes beträgt 135.970·74 Kronen, von welcher im Sinne des Gewinnvertheilungs-Antrages der Direction a) zur Einlösung der verlosten 21 Stück Prioritätsactien 4200 Kronen; b) zur Zahlung einer 5percentigen Dividende nach den im Umlauf befindlichen Actien im Nominale von 2,344.200 Kronen = 117.210 Kronen; c) zur Dotirung des Reservefondes 1000 Kronen zu verwenden und den Rest von 13.560·74 Kronen auf neue Rechnung vorzutragen beschlossen wurde. Der Bericht erwähnt ferner, dass sämmtliche Beschlüsse der vorjährigen Generalversammlung durchgeführt, die Linie Erdössáda—Nagy-Somkut (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) fortsetzungsweise ausgebaut und am 24. März dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Nach Ertheilung des Absolutoriums für die Direction und den Aufsichtsrath wurden sämmtliche Anträge der Direction acceptirt, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Zsitvathalbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten, Reichstagsabgeordneten Moriz Mezei, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Zsitvathalbahn, d. i. der von der Station Nagy-Surány der Linie Tót-Megyer—Nagy-Bélicz (Flügelbahn der donaulinksuferseitigen Hauptbahn Marchegg—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen) abzweigenden Linie Nagy-Surány—Verebely—Aranyos-Maróth (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Diesem zufolge bezahlt die Gesellschaft nach der ersten vom 8. September bis 31. December 1894 reichenden Betriebsperiode 1·7 Percent Verzinsung nach den Prioritätsactien. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss, ertheilte das Absolutorium und beschloss, behufs Ausbaues der gesellschaftlichen Linie bis Kis-Tapolcsány (vergl. Gesetzentwurf Vrdgs.-Bl. Nr. 72) das Actiencapital um Nominale fl. 48.300 Stammactien und Nominale fl. 119.600 Prioritätsactien zu vermehren. Nach Annahme der beantragten Statutenmodificationen erfolgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Ausland.

Frankreich. (Eröffnung neuer Eisenbahnlinien.) Am 19. März wurde von den Strassenbahnen des Isèredepartements (Voiron—Saint Béron) die Strecke Saint Laurent du Pont—Entre deux Guiers nebst Zweigbahn Saint Laurent du Pont—Fourvoirie eröffnet; ferner wurde am 5. Mai die Dampfstrassenbahn Ouzouer le Marché—Orléans Moulin de l'Hôpital (31·19 km), von der 3·226 km im Departement Loir et Cher und 27·964 km im Departement Loiret liegen, mit den Zwischenstationen Charsonville, Epieds, Coulmiers, Roziéres Huisseau, Bucy, Saint Liphard, Ormes, Ingré und Saint Jean de la Ruelle, sowie den Haltepunkten Chevenelle Vilaine, Gran d'Ormes, Petit Saint Jean, Petit Pont und Boulevard de Châteaudun dem Betriebe übergeben.

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Localbahnen.) Durch Gesetz vom 4. Mai sind die vom Sarthedepartement der Compagnie des tramways de la Sarthe concessionirten, mit 1 m Spurweite herzustellenden Localbahnen le Mons—Saint Cosme de Vair, le Mons—Cerans Foulletourte, Foulletourte—Mayet und Mamers—la Ferté Bernard, deren Anlagekosten auf 4,809.856 Frcs. veranschlagt sind, für gemeinnützig erklärt worden.

— (Concessionsertheilungen.) Durch Gesetz vom 4. Mai ist der Vertrag genehmigt worden, durch den der Staat der Südbahn die Concession für den Anschluss der Linien Bordeaux—spanische Grenze und Bayonne—Saint Jean Pied de Port an einen in Bayonne am linken Adour-Ufer herzustellenden Seebahnhof ertheilt; ferner ist am 22. Mai die elektrische Seilbahn nach dem Montmartre vom Gemeinderath von Paris der „Société d'Etudes françaises et étrangères" concessionirt worden.

Russland. (Bau der Eisenbahn von Tiflis nach Kars.) Der Bau der Eisenbahn von Tiflis nach Kars soll im laufenden Jahre in Angriff genommen werden. Diese Bahn, welche in erster Linie strategischen Zwecken zu dienen haben wird, soll über Alexandropol geführt werden und wird eine Länge von 283 Werst haben. Da bedeutende Terrainschwierigkeiten zu überwinden sein werden, mussten die Baukosten auf 22,500.000 Rubel, d. i. auf 79.500 Rubel per Werst, veranschlagt werden. Für das laufende Jahr wurde à conto dieses Baues der Theilbetrag von 6,000.000 Rubel angewiesen.

— (Sibirische Eisenbahn.) In der 23. Sitzung des mit dem Staatsökonomie-Departement des Reichsrathes vereinigten Comité der Sibirischen Eisenbahn wurde beschlossen, den Bau der Bahnlinie von Irkutsk zum Baikalsee und der transbaikalischen Linie noch im laufenden Jahre in Angriff zu nehmen und für die erstere Strecke von den mit 2,216.735 Rubel veranschlagten Baukosten den Theilbetrag von 1,500.000 Rubel und für die Transbaikalische Bahn den Betrag von 3,500.000 Rubel vorläufig anzuweisen. Die letztere Linie soll im Jahre 1898 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Schiffahrt.

Quarantainenachrichten.

Sophia. Die bulgarische Regierung hat alle seinerzeit gegen Provenienzen aus Constantinopel verfügten sanitären Massnahmen aufgehoben.

Constantinopel. Zufolge Beschlusses des internationalen Sanitätsconseils wurde die 10tägige Quarantaine gegen Herkünfte aus dem Hedschas-Gebiete zwischen Jambo und Lith aufgehoben. Pilgerschiffe unterliegen den Bestimmungen des für dieselben geltenden besonderen Reglements.

Rom. Die italienische Regierung hat in Folge Erlöschens der Blatternepidemie in der Regentschaft Tunis die im Vorjahre gegen dortige Provenienzen angeordneten sanitären Massregeln aufgehoben.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 15. bis zum 21. Juli.

Adriatischer Dienst.

16. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Massimilano“, Capitän R. Deperis, nach Venedig.

17. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Trieste“, Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

18. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Brazzanovich, nach Venedig.

19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

19. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

20. „ um Mittag: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

20. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän R. Deperis, nach Venedig.

21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Psyche“, Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

16. Juli, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Daphne“, Capitän R. Colledani, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.

17. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora“, Capitän A. Mocole, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

18. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Hungaria“, Capitän F. D'Este, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Smyrna etc.

19. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Semiramis“, Capitän A. Fellner nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.

20. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Elektra“, Capitän A. Orlando, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Maria Teresa“, Capitän V. Gherzmann, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Venedig, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. August, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Imperatrix“, Capitän . . . . nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

31. Juli, Dampfer „Polluce“, Capitän P. Berberovich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXI. Stückes.) Das am 10. Juli herausgegebene CXI. Stück enthält unter

Nr. 1076: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. Juli 1895, Z. 65.631, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Heves in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1077: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. Juli 1895, Z. 65.632, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CXII. Stückes.) Das am 11. Juli herausgegebene CXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1078: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 5. Juli 1895, Z. 12.997/IV, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn.

Nr. 1079: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 8. Juli 1895, Z. 8856, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Heves in Ungarn nach Krain.

Nr. 1080: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 1081: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 8. Juli 1895, Z. 12.507, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Heves in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1082: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 7. Juli 1895, Z. 8343, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn.

Nr. 1083: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 9. Juli 1895, Z. 8681, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Heves in Ungarn nach Kärnten.

— (Inhalt des CXIII. Stückes.) Das am 12. Juli herausgegebene CXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1084: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 4. Juli 1895, Z. 24.356, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen und Schweinefleisch aus Ungarn, dann aus Croatien-Slavonien nach Mähren.

Nr. 1085: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 7. Juli 1895, Z. 7423, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn.

Nr. 1086: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 5. Juli 1895, Z. 99.144, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn.

Nr. 1087: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 9. Juli 1895, Z. 19.321, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Comitate Heves nach Steiermark, bezw. nach der Stadt Graz.

Nr. 1088: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. Juli 1895, Z. 11.255, betreffend die Wiedereröffnung der Confinirungsanstalt für Borstenvieh in Biała.

— (Inhalt des CXIV. Stückes.) Das am 13. Juli herausgegebene CXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1089: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 5. Juli 1895, Z. 55.841, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn.

Nr. 1090: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 4. Juli 1895, Z. 15.951/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Dalmatien.

Nr. 1091: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 9. Juli 1895, Z. 8895, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Croatien-Slavonien.

Nr. 1092: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. Juli 1895, Z. 103.601, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Heves in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1093: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 11. Juli 1895, Z. 19.429, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Croatien-Slavonien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Geltendmachung von aussergerichtlichen Ansprüchen aus dem Frachtvertrage (Reclamationen) mit Ausnahme von Frachterstattungs-Ansprüchen.

Die p. t. Parteien werden hiemit verständigt, dass vom 1. Juli 1895 angefangen die Vorschrift des Tariftheiles I (Zusatzbestimmung II zu § 73) des österr.-ungar. Betriebsreglements strenge gehandhabt werden wird, und dass daher bei Ersatzansprüchen wegen Verlust, Minderung und Beschädigung der Güter, sowie wegen Versäumung der Lieferfrist, wenn dieselben nicht vom Reclamationsberechtigten selbst erhoben werden, ausser den übrigen Beilagen auch noch von Fall zu Fall für jeden Frachtbrief eine separat ausgestellte, gestempelte, rechtsgiltige Cessionsurkunde beizubringen ist.

Diese Cession muss von Reclamationsberechtigten als Cedenten eigenhändig unterschrieben sein, und behält sich die Verwaltung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gemäss der obcitirten Bestimmung vor, in Fällen, in welchen sich Zweifel hinsichtlich der Echtheit der Unterschrift des Cedenten ergeben, die gerichtliche oder notarielle Legalisirung der Unterschrift zu verlangen.

Ferner wird bekannt gemacht, dass diese Cessionen der Stempelpflicht unterliegen (Tarif - Post 32 2 g, T.-P. 65 A a, bezw. T.-P. 101 A m und 101 B zum Gebührengesetze mit der Mindestgebühr von 50 kr. ö. W.), und dass daher jene Cessionen, welche gar nicht oder mangelhaft gestempelt sind, an die competente Finanz-Bezirksdirection zur Amtshandlung weitergeleitet werden müssten.

Wien, am 20. Juni 1895. [490]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag IV zur Tarifübersicht.

Zur Uebersicht der Personen-, Gepäck- und Gütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1895 gelangt der Nachtrag IV, enthaltend die bis 1. Juli 1895 eingetretenen Aenderungen zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von je 10 kr. bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 11. Juli 1895. [491]

Verkehr Ungarn-Russland.

Aufhebung des Tarifes vom 1. September 1892.

Durch den mit 1. August 1895 in Kraft tretenden Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr wird der Tarif vom 1. September 1892 nebst Nachträgen I—III für den Verkehr Ungarn-Russland mit dem gleichen Termine gänzlich ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 15. Juli 1895. [492]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Anwendung der Frachtsätze.

Die im Tarife vom 1. Jänner 1893 für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr enthaltenen Frachtsätze finden von nun an auch auf solche Sendungen nach Russland Anwendung, welche nur nach Bełzec, Brody, Husiatyn, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwołoczyska oder Sokal (ohne dem Zusatz transit [Russland]) adressirt sind, wenn aus den übrigen Eintragungen in den Frachtbriefen unzweifelhaft hervorgeht, dass die Sendungen für Russland bestimmt sind.

Derartige Eintragungen des Versenders finden jedoch nur dann Beachtung, wenn sie auf der Vorderseite (Adressseite) des Frachtbriefes angebracht sind. Die Anwendung der Frachtsätze erfolgt auf die innerhalb der tarifmässigen Frist per Bahn nach Russland weiterbeförderten Sendungen im Kartirungswege, auf die innerhalb der tarifmässigen Frist per Achse nach Russland weiterbeförderten Sendungen im Rückvergütungswege.

Auf Sendungen, welche nur nach Bełzec, Brody, Husiatyn, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwołoczyska oder Sokal adressirt sind, ohne dass aus dem Frachtbriefe die Bestimmung für Russland unzweifelhaft hervorgeht, finden die Frachtsätze des genannten Tarifes auch bei nachgewiesener Weiterbeförderung der Sendungen nach Russland weder im Kartirungswege, noch im Rückvergütungswege Anwendung.

Wien, am 13. Juli 1895. [493]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. August 1895 tritt für den obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif-Theil II, Heft 1, in Wirksamkeit.

Durch denselben werden ausser Kraft gesetzt:

1. Aus dem Tarife vom 1. Juli 1892 nebst Nachträgen I—IV für den Oesterr.-Ungar. Russ. Grenzverkehr der Abschnitt I, Abschnitt II A und B, aus Abschnitt II C die Artikeltarife 10 (frisches Obst), 14 (Südfrüchte) und 18 (Valonea [im Nachtrag II]), Abschnitt III A und B, aus Abschnitt III c der Ausnahmetarif 1 (Dünger), der Reexpeditionstarif für Flachs etc. und der Ausnahmetarif 3 (lebendes Geflügel), endlich der Anhang zu Abschnitt II und III.

2. Der Tarif vom 1. September 1892 nebst Nachtrag I—III für den Verkehr Ungarn-Russland.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen um den Preis von 2 Kronen käuflich zu beziehen.

Wien, am 15. Juli 1895. [494]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Zu Tarif-Theil II, Heft 2, für den obbezeichneten Verkehr tritt mit 1. August 1895 der Nachtrag I in Wirksamkeitt.

Derselbe enthält die Inkraftsetzung der Frachtsätze für den Verkehr mit ungarischen Stationen, die Einbeziehung der Station Budweis in den Tarif und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 30 Heller käuflich zu beziehen.

Wien, am 15. Juli 1895. [495]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Berichtigung des Nachtrages V.

In dem mit Giltigkeit vom 1. August 1895 hinausgegebenen Nachtrage V zum Tarife vom 1. Juli 1892 für den obbezeichneten Verkehr sind auf Seite 2 nachstehende Berichtigungen durchzuführen:

In der 4. Zeile von oben ist nach „ferner“ zu setzen: „aus Abschnitt II c die Artikeltarife 10 (frisches Obst), 14 (Südfrüchte) und 18 (Valonea [im Nachtrag II]).“

In der 10. und 11. Zeile von oben sind die in der Klammer befindlichen Worte wie folgt zu ändern:

„[mit Ausnahme der Artikeltarife 10 (frisches Obst), 14 (Südfrüchte) und 18 (Valonea, im Nachtrag II)]“.

Wien, am 15. Juli 1895. [496]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Nachtrages I zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894.

Mit 1. August 1895 gelangt der Nachtrag I zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894, enthaltend die Einbeziehung der Verbindungslinie zwischen Galizien und Ungarn via Woronienka (Körös mezö) in den Verkehr zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 40 kr. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 10. Juli 1895. [497]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Am 1. September 1895 gelangt ein neuer Ausnahmetarif III für Getreidetransporte von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Lindau und Vorarlberg mit Umschlag in Wien oder Passau zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1891 sammt Anhang aufgehoben und ersetzt wird.

Der neue Tarif, welcher neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen zur Geltung bringt, wird ab 15. August 1895 bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 14. Juli 1895. [498]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Beförderung von Leichen zwischen Wien K. E. B. und Avricourt.

Einführung eines Ausnahmetarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1895 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Leichen zwischen Wien (K. E. B.), Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Avricourt (Deutsch-), Station und Grenze, Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts. = 8 Pf. für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Juli 1895. [499]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Zucker.

Mit 1. August 1895 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss der Artikel Traubenzucker und Stärkezucker) von den Stationen Bükk, Nagy-Czenk, Nagy-Surany, Szerencs und Vulka-Pardány nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen in Wirksamkeit.

Gleichzeitig gelangt ein Anhang zu diesem Tarife zur Ausgabe, welcher Coursdifferenzen enthält, die bis auf Weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abzuziehen sind.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsäte für Basel und Schaffhausen, Stationen der Schweizer. Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare des neuen Tarifes sammt Anhang sind zum Preise von 60 Heller für das Stück bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Wien, am 11. Juli 1895. [500]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung einer Personen-Haltestelle.

Im Nachhange zur Kundmachung vom 8. Juli 1895 (Vrdgs.-Bl. Nr. 80, Seite 1249), betreffend die Eröffnung der Haltestelle Pilsen-Genossenschafts-Brauerei, wird mitgetheilt, dass der mit 15. Juli 1895 in Aussicht gewesene Eröffnungstermin auf den 1. August 1895 verschoben wurde.

Wien, am 15. Juli 1895. [501]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1895, bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. September 1895, tritt der Nachtrag VI zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Ausnahmetarife für Kalk und Kalksteine im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält neue Frachtsätze für Kalk von der Station Bilin, geänderte Frachtsätze für Kalk

nach einigen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, Anhebung von Frachtsätzen für Kalk und Kalkstein im Verkehre mit einigen Stationen der ehemaligen k. k. priv. Böhmischen Westbahn, sowie diverse Aenderungen und ist sowohl bei der gefertigten General-Direction als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen gratis erhältlich.

Prag, am 10. Juli 1895. [502]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Schleppbahn-Gebühren für den neuen Kaiser Franz Josef-Stollen bei Wohontsch.

Die Schleppbahn-Gebühren für Kohlensendungen von dem demnächst die Förderung beginnenden Kaiser Franz Josef-Stollen bis in die Station Wohontsch betragen in beiden Richtungen Aussig und Bilin, bezw. Komotau

	für 10.000 kg
a) im Inlandverkehre	1 K 60 h
b) im Auslandverkehre	1 Mk. 40 Pf.
bezw.	1 Frcs. 80 Ctms.

Teplitz, am 12. Juli 1895. [503]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Prolongirung der Giltigkeit von Refactien.

Die Refactien, welche in der in Nr. 20 dieses Blattes vom 14. Februar unter Post Nr. 83 veröffentlichten Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre enthalten sind, werden über den 31. Juli 1895 hinaus für Aufgaben an den Schiffsstationen bis 31. August 1895 gewährt.

Die Giltigkeit der in dieser Kundmachung (vorletzter Absatz) verzeichneten Ermässigung der Zuschläge für Burcellirung aus der Bega endigt jedoch mit 31. Juli 1895.

Wien, am 13. Juli 1895. [504]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Berichtigung der neuen Tarife.

Im Nachhange zu den in diesem Blatte Nr. 74 vom 27. Juni erfolgten Verlautbarung wird zur Kenntniss gebracht, dass zu dem Tarife Theil I, Abtheilung B, mit Giltigkeit vom Einführungstage des Tarifes ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe gelangt und an Abnehmer des Tarifes unentgeltlich ausgefolgt wird.

Im Tarife Theil II, Schnitttafel IV A, Seite 179, ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes I c von St. Michael nach Nowosielitza Rgr. von 242 auf 442 Heller zu berichtigen.

Wien, am 13. Juli 1895. [505]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. September 1895 tritt ein neuer Tarif für den directen Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz, Monfalcone, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Eger, Passau, Salzburg und Simbach andererseits in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1892 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit durch die vorgenannten Stationen, die betheiligten Bahnverwaltungen und bei der Cassa 5 am Wiener Südbahnhofe zum Preise von einer Krone per Stück bezogen werden können.

Wien, Budapest und München, im Juli 1895.

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen. [506]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Im Tarife Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes (Neuauflage, giltig vom 1. November 1894), Seite 223, ist der Frachtsatz der I. Classe bei Aufgabe von beliebigen Mengen für die Relation Stadlau—Schönlinde von 171 auf 271 Kreuzer zu berichtigen.

Wien, am 12. Juli 1895. [507]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

a) Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.
b) Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einbeziehung der Station Klay.

Mit 1. August 1895 wird die Station Klay der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in die Ausnahmetarife vom 1. August 1892 für die in rubro bezeichneten Kohlenverkehre im Instructionswege einbezogen.

Die directen Frachtsätze betragen hinsichtlich des ad a) genannten Verkehres von

	pro 100 kg
sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrauer Revieres	32·8 kr.
Mähr.-Ostrau	32·0 „
Hruschau	31·7 „
Szczakowa	20·3 „
Trzebinia	17·3 „
Dombrau	32·8 „
Karwin	33·9 „

Hinsichtlich des ad b) angeführten Verkehres beträgt der Frachtsatz von Myslowitz und Myslowitzgrube 22 kr. pro 100 kg bei jedem Course.

Im Verkehre von den übrigen Versandtstationen beträgt der Schnittsatz 16 kr. pro 100 kg und ist derselbe auf Seite 9 des bezüglichen Haupttarifes unter Schnitttafel II, Gruppe A, einzutragen.

Wien, am 13. Juli 1895. [508]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) vom 15. April 1893. (Verkehrsbeschränkung.) Wegen Choleragefahr ist über den Hafenplatz Mersina Quarantaine verhängt. Güter nach diesem Verbandshafen sind daher bis auf Weiteres nicht anzunehmen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr Basel und Schaffhausen). (Nachtrag IV.) Am 15. Juli tritt zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält im Wesentlichen anderweite Frachtsätze für die Station Konnewitz, sowie Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Beerwalde i. S.-A., Dittersdorf b. Chemnitz, Bad Elster, Mylau Bahnhof, Mylau Haltestelle, Neundorf i. V. und Reichenbach i. V. (unt. Bhf.), ferner einen Ausnahmetarif für Düngemittel zwischen den sächsischen Verbandsstationen und der Station Basel (Bötzbergbahn). Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Ermässigte Frachtsätze für Sprit und Spiritus.) Am 1. Juli traten für die Beförderung von Sprit und Spiritus in Fässern oder Gefässwagen die nachverzeichneten ermässigten Ausnahmetarifsätze in Kraft:

Zwischen Leipzig (Bayerischer und Dresdener Bahnhof) und	a) Cts. für 100 kg bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden verwendeten Wagen	b) Cts. für 100 kg bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden verwendeten Wagen
Aarau	441	364
Luzern	502	422

Die bisherigen Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Sprit und Spiritus zwischen den vorbezeichneten Stationsverbindungen treten mit dem gleichen Zeitpunkt ausser Kraft.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juli 1891. (Holzausnahmetarif.) Ab 1. Juli finden die directen Frachtsätze des Holzausnahmetarifes a) und b) für Salzburg auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von Salzburg nach München (C B., O.B. und S.B), Kempten, Lindau oder Romanshorn abgefertigt und von da — sofort oder nach zeitweiliger Einlagerung — nach den Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen reexpedirt werden. Ueber die näheren Bestimmungen geben die betheiligten Stationen Aufschluss.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarife für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahn Cham-Waldmünchen.) Für den Güterverkehr der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn Cham-Waldmünchen kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895 (Seite 11 ff.) zur Anwendung.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in der Weise zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station Cham

für die Haltestelle Zillerndorf 17 km

„ „ Station Waldmünchen 22 km

angestossen werden.

Kilometerzeiger

Von und nach	Cham	Katzbach	Willmering	Waffenbrunn	Balbersdorf	Geigant	Zillendorf	Waldmünchen
	Kilometer							
Cham (Station)	.	2	5	7	10	14	17	22
Katzbach (Halteplatz) .	2	.	3	5	8	12	15	20
Willmering (Halteplatz) .	5	3	.	3	6	10	13	18
Waffenbrunn (Halteplatz)	7	5	3	.	4	8	11	16
Balbersdorf (Halteplatz)	10	8	6	4	.	4	7	12
Geigant (Halteplatz) . .	14	12	10	8	4	.	3	9
Zillendorf (Haltestelle) .	17	15	13	11	7	3	.	6
Waldmünchen (Station) .	22	20	18	16	12	9	6	.

Hannover - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893. (Nachtrag 4.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli ist der Nachtrag 4 zum vorbezeichneten Tariftheile zur Einführung gelangt, welcher enthält:

1. Aenderung der besonderen Tarifvorschriften;
2. Abfertigung des Verkehres mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. September 1891. (Frachtermässigung für Eisen und Stahl.) Die mit dem Ausschreiben Nr. 24 im T.-A. Nr. 12 und Nr. 26 im T.-A. Nr. 19 eingeführten Ausnahme-Frachtsätze für Eisen u. s. w. nach Eger trans. gelten mit sofortiger Wirksamkeit auch für Sendungen, welche nach einer Station in Oesterreich-Ungarn oder über Oesterreich-Ungarn hinaus weitergehen und zollamtlich zur Ausfuhr aus Deutschland behandelt werden.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1892. (Nachtrag 6.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli gelangte der Nachtrag 6 zur Einführung, welcher enthält:

1. Aenderung zu B. Besondere Tarifvorschriften;
2. Aenderungen und Ergänzungen zu E. Kilometerzeiger;
3. Aenderungen zu F. Tariftabellen;
4. Wegfall des Abschnittes F d und des Anhanges.

Hannover - Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 1, vom 1. August 1893. (Nachtrag 6.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli ist der Nachtrag 6 zum oben bezeichneten Tarifhefte erschienen, welcher enthält:

1. Abfertigung des Verkehres mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen;
2. Ergänzung und Aenderung der Entfernungen und Frachtsätze für Gemünden, Hof, Probstzella und Ritschenhausen (Bayer. Staatsbahn);
3. Eröffnung von Himmighausen (Directionsbezirk Hannover);
5. Ergänzung des Ausnahmetarifes 21 für Stammholz, europäisches.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889. (Nachtrag XII.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli ist der Nachtrag XII zum vorbezeichneten Tarifhefte erschienen.

Derselbe enthält:

1. Abfertigung des Verkehres mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen;
2. Ergänzung und Aenderung der Entfernungen für Gemünden, Hof, Ritschenhausen (Bayer. Staatsbahn);
3. Uebergang von Spandau in den Directionsbezirk Berlin.
4. Aufnahme von Hagenow Stadt und Wittenburg i. M. (Directionsbezirk Altona), Stationsbezeichnung für Hagenow.

Gleichzeitig ist ein Heft, welches die besonderen Bestimmungen, betreffend den Eisenbahngüterverkehr in Hamburg und Altona enthält, zur Ausgabe gelangt.

Hiedurch werden die Vorschriften auf Seite 5—21 des Nachtrages III zum obenbezeichneten Tarifhefte aufgehoben.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Berichtigung.) Auf Seite 112 des Tarifes ist die Entfernung von Simbach nach Bettemburg mit Wirksamkeit vom 15. August ab auf 707 km zu berichtigen.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Nachtrag IX.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli gelangte zum vorbezeichneten Seehafentarif der Nachtrag IX zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Bestimmungen über die Abfertigung des Verkehres nach und von den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen;
2. Ergänzung der Vorschriften bezüglich der Verbandsverwaltungen;
3. Aufnahme der Artikel Gewürznelken, Muscatblüthe, Muscatnüsse und Zimmt in den Ausnahmetarif I a;
4. anderweite Fassung der Position Häringe;
5. Ausnahmetarif VIII für Papier aus der Schweiz zur überseeischen Ausfuhr.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Nachtrag XV.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli ist der Nachtrag XV zur Einführung gelangt, welcher enthält:

I. Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften;
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers;
  A. Aenderung der Vorbemerkungen,
  B. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel I,
  C. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel II;
III. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1098	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Pferde in Wagenladungen	Komárom-Ujszöny	a) Wien (St.E.G.) transit b) Klein-Schwechat transit	Die Sendungen müssen für Frankreich bestimmt sein. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Localtarifes der königl. ungar. Staatseisenbahnen massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	ad a) 79 kr. } ad b) 85 kr. } unter Zugrundelegung eines Normalgewichtes von 4600 kg pro Wagen		Im Kartirungswege		
1099	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Glaswaaren (Hohlglaswaaren) der Pos. G—20 und 21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Rimabánya Salgó-Tarján Élesd Bokszég-Béel		Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Kreuzer 121·6 102·7 133·3 161·4	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Glaswaaren (Hohlglaswaaren) laut Güterclassification des Tarifes, Theil I a) Pos. G—20 b) Pos. G—21	Rimabánya Salgó-Tarján Élesd Bokszég-Béel	Wien (St.E.G.) Wien (K.F.N.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen				a) b) 73·6 94·9 64·6 82·9 80·6 102·9 103·1 130·1				
			Dunkle Glasflaschen der Pos. G—20 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Salgó-Tarján						53·6				
1100	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Knochenfett	Peček	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	92·0 kr.	70·0 kr.	22·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Knochen	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Peček				51·5 kr.	50·0 kr.	1·5 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1101	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Holz (Stammholz) der Abtheilung b) des Tarif-Theiles IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband	Kirchbichl (Station der Südbahn-Gesellschaft)	Marktbreit trs. Ochsenfurt trs. Würzburg trs. (Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen)	Bestimmungen des Tarif-Theiles IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband	Bis auf Weiteres gegen jederzeitigen Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1895	Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband	Dermalen bestehen noch keine Frachtsätze	Mark 1·06*) 1·07*) 1·12*)		Im Kartirungswege		*) Diese Frachtsätze finden Anwendung nur für solche Stammholzsendungen, welche ab Marktbreit, Ochsfurt und Würzburg zu Wasser oder auf der Bahn weiter transportirt werden
1102	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Schleifholz a) von 2·5 bis 6 m Länge b) bis 2·5 m Länge	Siehe nebige Tabelle		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 15. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Tarif-Theil II, Heft 1, des Sächsisch-West-österr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juni 1892		Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Diese ermässigten Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen an Cellulose- oder Holzstoff-Fabriken, die in den nebenbezeichneten Tarifstationen, bezw. in deren Bestellungsbezirken gelegen sind, adressirt sind

Im Verkehr zwischen / und		Mosel a)	Mosel b)	Berthelsdorf bei Freiberg a)	Berthelsdorf bei Freiberg b)	Pirna a)	Pirna b)
		Markpfennig für 100 kg*)					
Adolfsthal	A	120	95	113	94	104	90
	B	1	1	2	1	1	1
Gojau	A	125	100	118	99	109	95
	B	1	1	2	1	2	1
Krems-Mřič	A	119	94	112	93	103	89
	B	1	1	2	1	1	1
Krumau	A	124	99	117	98	108	94
	B	1	1	2	1	2	1
Neustift-Quitosching	A	131	106	124	105	115	101
	B	1	1	2	2	2	1
Oberplan	A	131	111	124	110	115	106
	B	1	1	2	2	2	2
Prachatitz	A	125	103	119	107	114	101
	B	1	1	2	2	2	1
Solnau	A	131	114	124	113	115	109
	B	1	1	2	2	2	2
Stein-Irresdorf	A	131	106	124	105	115	101
	B	1	1	2	2	2	1
Stögenwald	A	131	110	124	109	115	105
	B	1	1	2	2	2	2

*) A) bedeutet Frachtsätze.
B) bedeutet Coursunterschiede, welche von den Frachtsätzen unter A) bis auf Weiteres im einfachen Betrage abzuziehen sind.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1103	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Strassendünger (Kehrmist) aus der Pos. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Prag K.F.J.B.	Krč	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- u. Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	7·3 kr. ö. W.	4·6 kr. ö. W.	2·7 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1104	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Salz der Pos. B—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	a) Triest-Südbahn und Triest-Freihafen b) Triest-St. Andrea	Rudolfswerth mit der Bestimmung nach Möttling	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Die Frachtbriefe müssen an einen in Möttling, bezw. Tschernembl oder Senic domicilirenden Empfänger adressirt sein und müssen die Transporte vom Bahnhofe in Rudolfswerth, bezw. Strascha nach den genannten Ortschaften nachweislich mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer a) 82·5 b) 85·5	72 75	10·5 10·5	Im Kartirungswege		
					Strascha mit der Bestimmung nach Tschernembl und Senic				a) 86·5 b) 89·5	75 78	11·5 11·5			
1105	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schuhwichse der Position S—28 des Tarif-Theiles I	Linz	Wien K.E.B.	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1895	Localtarif	79 70	70 55	9 15	Im Kartirungswege		
1106	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Salz der Pos. B—5 des Tarif-Theiles I	Innsbruck	Imst	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	26	16	10	Im Kartirungswege		Nur für Sendungen nach und von Reutte
			Getreide der Pos. G—13 des Tarif-Theiles I	Innsbruck	Imst				19	16	3			
			Cottone aus der Pos. B—5 des Tarif-Theiles I, auch in Kisten verpackt	Imst	Wien K.E.B.				133	109	24			

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
145 vom 18. December 1894	2474	Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz	Güter aller Art	Mähr.-Ostrau K.F.N.B.	Mähr.-Ostrau Stadt L.B. und Witkowitz L.B.	

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 83. **Wien, 18. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 8. Juli 1895,*) betreffend die Aufnahme eines Landesanlehens Seitens der Verwaltung Bosniens und der Herzegowina im Nominalbetrage von 24 Millionen Kronen (12 Millionen Gulden).

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die k. k. Regierung wird ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass von der Verwaltung Bosniens und der Herzegowina ein in längstens 60 Jahren rückzahlbares Landesanlehen im Nominalbetrage von 24 Millionen Kronen (12 Millionen Gulden) abgeschlossen werde.

§ 2.

Der Erlös dieses Anlehens ist theils zu Investitionen, theils zur Rückzahlung der Seitens der genannten Länder für den Bau der Eisenbahnen Zenica—Sarajevo und Mostar—Metković im Sinne der Gesetze vom 4. Februar 1881, R.,G.-Bl. Nr. 9, und vom 5. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 92, den gemeinsamen Activen entnommenen Darlehen in dem noch aushaftenden Betrage von 4,139.000 fl. ö. W., ferner des noch nicht getilgten Restbetrages per 100.000 fl. ö. W. des für den Bau der Eisenbahn Doboj—Siminhan auf Grund des Gesetzes vom 25. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 71, aufgenommenen Darlehens zu verwenden.

§ 3.

Die Verzinsung und Amortisation des Anlehens ist aus den Landeseinnahmen Bosniens und der Herzegowina zu bestreiten, die bezügliche Annuität daher alljährlich in das ordentliche Erforderniss des Landesbudgets von Bosnien und der Herzegowina einzustellen.

§ 4.

Ueber jene Summe, welche in Folge der im § 2 dieses Gesetzes erwähnten Rückzahlung den gemeinsamen Activen zuwächst, kann nur im Wege der Gesetzgebung verfügt werden.

§ 5.

Das gegenwärtige Gesetz tritt unter der Voraussetzung, dass die gleichlautenden Bestimmungen in den Ländern der ungarischen Krone Gesetzeskraft erhalten und gleichzeitig mit diesem Gesetze kundgemacht werden, mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

§ 6.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Gesammtministerium betraut.

I s c h l, am 8. Juli 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p. **Welsersheimb** m. p. **Jaworski** m. p. **Böhm-Bawerk** m. p.
Blumfeld m. p. **Wittek** m. p. **Rittner** m. p. **Krall** m. p.

*) Enthalten in dem am 14. Juli 1895 ausgegebenen XLVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 95.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Handels und des Ackerbaues vom 12. Juli 1895,*) betreffend die Ausfuhr von Schweinen aus dem Königreiche Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthume Krakau und aus dem Herzogthume Bukowina.

Im Hinblicke auf den fortwährend günstigen Stand der Maul- und Klauenseuche in den Königreichen Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthume Krakau und in dem Herzogthume Bukowina findet das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den Ministerien der Justiz, des Handels und des Ackerbaues zu verordnen, wie folgt:

§ 1.

Die mit der Ministerial-Verordnung vom 15. Mai 1893, R.-G.-Bl. Nr. 83, erlassenen besonderen veterinärpolizeilichen Anordnungen zur Regelung der Ausfuhr von lebenden Schweinen aus dem Königreiche Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthume Krakau und aus dem Herzogthume Bukowina in andere im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, in die Länder der ungarischen Krone und in das Ausland werden hiemit ausser Kraft gesetzt, und wird die Ausfuhr von Schweinen aus diesen Ländern lediglich nach den allgemeinen in den übrigen Königreichen und Ländern in Kraft stehenden Gesetzen und Verordnungen zu behandeln sein.

§ 2.

Diese Verordnung tritt mit 31. Juli 1895 in Wirksamkeit.

Kielmansegg m. p. **Wittek** m. p. **Krall** m. p. **Blumfeld** m. p.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Handels und des Ackerbaues vom 12. Juli 1895,**) betreffend eine Abänderung der in der Ministerial-Verordnung vom 21. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 115, enthaltenen Bestimmungen zur Regelung der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Königreiche Rumänien in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Artikel I.

Die §§ 1, 4 und 6 der Ministerial-Verordnung vom 21. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 115, betreffend die Regelung der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Königreiche Rumänien in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden hiemit abgeändert und haben zu lauten, wie folgt:

§ 1.

Aus dem Königreiche Rumänien ist die Einfuhr von Schafen und Schweinen nur mittelst der Eisenbahn über das k. k. Hauptzollamt Itzkany-Bahnhof gestattet.

Diese Einfuhr darf täglich stattfinden.

§ 4.

Beim k. k. Hauptzollamte Itzkany-Bahnhof müssen die zur Einfuhr gelangenden Schafe und Schweine innerhalb des Amtsplatzes ausgeladen und Stück für Stück einer genauen thierärztlichen Untersuchung unterzogen werden.

Diese Ausladung hat während der Tages- und Amtsstunden in Anwesenheit des untersuchenden österreichischen Thierarztes stattzufinden.

Die Schafe und Schweine sind überdies einer zwölfstündigen Observation und während dieser Zeit auch der Beobachtung bei der Fütterung und Tränkung zu unterziehen.

Der amtirende österreichische Thierarzt ist verpflichtet, den ermittelten Untersuchungsbefund auf der Rückseite der betreffenden Viehpässe zu bescheinigen, im Beschauprotokolle einzutragen und dem Grenzzollamte sofort mitzutheilen.

§ 6.

Ergibt sich bei der Beschau, bezw. während der zwölfstündigen Beobachtung der Schafe und Schweine kein Anstand, so können dieselben ins Inland abgetrieben oder verfrachtet werden.

Artikel II

Diese Verordnung tritt am 31. Juli 1895 in Wirksamkeit.

Kielmansegg m. p. **Wittek** m. p. **Krall** m. p. **Blumfeld** m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn vom Umschlagplatze in Linz zur Station Efferding der Localbahn Wels-Aschach.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Ingenieur Emil Pogorelec in Linz mit dem Erlasse vom 1. Jänner 1895, Z. 67.173 ex 1894 (Verordnungs-Blatt Nr. 9 vom 19. Jänner 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn vom Umschlagplatze am rechten Donauufer in Linz über Wilhering, Schönering, Alkoven und Raffelding zur Station Efferding der Localbahn Wels-Aschach auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 13. Juni 1895. Z. 33.406.

*) Enthalten in dem am 14. Juli 1895 ausgegebenen XLVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 98.
**) Enthalten in dem am 14. Juli 1895 ausgegebenen XLVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 99.

Eisenbahnverkehr im Monate Mai 1895

und Vergleich der Einnahmen in den ersten fünf Monaten 1895 mit jenen der gleichen Periode 1894.

Im Monate Mai 1895 wurden nachstehende Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 21. Mai die 23·742 km lange Theilstrecke Baranya-Szt. Lörincz—Baranya-Sellye der Szt. Lörincz-Slatina-Našicer Localbahn. Den Betrieb besorgt die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Am 22. Mai die 4·879 km lange Abzweigung der Strecke Rauhenstein—Baden von letzterer Station bis Vöslau der Localbahn Baden—Vöslau (mit elektrischem Betrieb).

Im Monate Mai 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 13,774.181 Personen und 9,355.259 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 29,115.574 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 982 fl. — Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 13,907.987 Personen und 8,595.746 t Güter 28,666.291 fl. oder per Kilometer 997 fl., daher resultirt für den Monat Mai 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·5 pCt.

In den ersten fünf Monaten 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 53,512.007 Personen und 43,474.552 t Güter, gegen 52,579.540 Personen und 42,217.706 t Güter im Jahre 1894, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 130,553.872 fl., im Vorjahre auf 133,701.574 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die fünfmonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 29.647 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.720 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1895 auf 4404 fl., gegen 4655 fl. im Vorjahre, d. i. um 251 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1895 auf 10.570 fl., gegen 11.172 fl. im Vorjahre, d. i. um 602 fl., mithin um 5·4 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten fünf Monate 1895 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1895 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. K. k. Staatsbahn Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn)	82.987
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	55.039
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	31.930
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	30.254
5. Leoben-Vordernberger Bahn	23.906
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	22.550
7. Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	21.936
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.326
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.310
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	17.429
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.126
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.606
13. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.574
14. Böhmische Nordbahn	12.660
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.782
16. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.327
17. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.128
18. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.845
19. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	9.717
20. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.702
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	7.284
22. Eisenbahn Wien-Aspang	7.099
23. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.482
24. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.139
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Localbahn Swoleňowes-Smečna	19.327
2. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	17.347
3. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.273
4. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	13.889
5. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	10.620
6. Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	10.517
7. Stauding-Stramberger Localbahn	9.766
8. Bozen-Meraner Bahn	9.574
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	9.485
10. Kuttenberger Localbahn	8.822
11. Neutitscheiner Localbahn	8.090
12. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7.780
13. Localbahn Dolina-Wygoda	6.377
14. Wittmannsdorf - (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn	6.262
15. Budapester Localbahnen	6.236
16. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	5.928
17. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	5.974
18. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	5.729
19. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	5.575
20. Localbahn Petroszény-Lupény	5.506
21. Localbahn Innsbruck-Hall i. T (Dampftramway)	4.807
22. Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	4.344
23. Gölnitzthal-Bahn	4.156
24. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4.010
25. Unterkrainer Bahnen	3.931
26. Poprádthal-Bahn	3.862
27. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	3.842
28. Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.818
29. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.698
30. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	3.478
31. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges.	3.456
32. Eisenbahn Vinkovce-Brčka	3.379
33. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.310
34. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.175
35. Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.120
36. Ungthal-Bahn	3.017
37. Bukowinaer Localbahnen	3.012
38. Kremsthal-Bahn	3.010
39. Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.007
40. Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.000

41. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . 2.976
42. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . . 2.880
43. Localbahn Fehring-Fürstenfeld 2.866
44. Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn 2.856
45. Háromszéker Localbahnen 2.657
46. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 2.606
47. Számosthal-Bahn 2.599
48. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.563
49. Localbahn Zsebely-Csakovár 2.508
50. Zagorianer Bahn 2.414
51. Torontaler Localbahnen 2.383
52. Localbahn Eperies-Bartfeld 2.371
53. Localbahn Szathmár-Nagybánya 2.359
54. Localbahn Strakonitz-Winterberg 2.350
55. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 2.342
56. Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft 2.338
57. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz 2.326
58. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 2.304
59. Localbahn Asch-Rossbach 2.302
60. Localbahn Nagy-Károly—Somkut 2.292
61. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. . 2.275
62. Localbahn Plan-Tachau 2.251
63. Localbahn Kaschau-Torna 2.229
64. Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen 2.217
65. Mühlkreis-Bahn 2.206
66. Terret-Kowásznaer Localbahn 2.170
67. Localbahn Auspitz 2.098
68. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . 2.083
69. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 2.052
70. Böhmische Commercialbahnen 2.016
71. Localbahn Wotic-Selčan 2.004
72. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 1.958
73. Steyrthal-Bahn 1.906
74. Kolomeaer Localbahnen 1.882
75. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha 1.867
76. Csetnekthal-Bahn 1.838
77. Mährische Westbahn 1.802
78. Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá 1.800
79. Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály 1.793
80. Localbahn Wodňan-Prachatitz 1.776
81. Slavonische Localbahn 1.771
82. Muranythal-Bahn 1.766
83. Szilágysager Eisenbahn 1.742
84. Biharer Vicinalbahnen 1.735
85. Löcsethal-Bahn 1.699
86. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.675
87. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz 1.651
88. Zsitvathal-Bahn 1.632
89. Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass . 1.613
90. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen) 1.594
91. Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton 1.570
92. Gailthal-Bahn 1.493
93. Székler Eisenbahn 1.464
94. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . 1.457
95. Welser Localbahn 1.452
96. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta 1.447
97. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft 1.414
98. Murthal-Bahn 1.390
99. Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth 1.380
100. Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes . . 1.368
101. Localbahn Szepes-Bélá—Podolin 1.364
102. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.361
103. Haraszti-Ráczkever Localbahn 1.340
104. Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma . 1.339
105. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.320
106. Localbahn Körös-Belovár 1.265
107. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely . 1.238
108. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar 1.229
109. Localbahn Versec—Kubin-Dunapart . . . 1.128
110. Felek-Fogaraser Localbahn 1.104
111. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 1.085
112. Békéser Comitatsbahnen 1.082
113. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.082
114. Localbahn Steinamanger-Rum 1.075
115. Matraer Vicinalbahnen 1.008
116. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy . . . 1.001
117. Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic . . . 989
118. Mezötur-Turkever Eisenbahn 960
119. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja . 939
120. Friauler Localbahn 931
121. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb 871
122. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz 866
123. Localbahn Radkersburg-Luttenberg 823
124. Békes-Csánader Localbahn 804
125. Localbahn Kaposvár-Mocsolád 641
126. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód . 619
127. Localbahn Borossebes-Menyháza 547
128. Localbahn Warasdin-Golubovec 509
129. Taraczthal-Bahn 146

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten fünf Monaten 1895 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	7·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	5·8
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·7
Böhmische Nordbahn	3·2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	1·9
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	1·7
K. k. Staatsb. Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn	1·4

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	198·2
Localbahn Zsebely-Csakovár	59·1
Localbahn Haraszti-Ráczkev	48·0
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	40·2
Localbahn Petroszény-Lupény	38·6
Localbahn Kaschau-Torna	32·7
Localbahn Ruma-Vrdnik	31·9
Localbahn Swoleňowes-Smečna	21·3
Számosthal-Bahn	14·6
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	14·4
Békés-Csánader Localbahn	13·6
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	13·4
Slavonische Localbahn	13·0
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	12·6
Localbahn Wodňan-Prachatitz	11·8
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	11·4
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	11·3
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	11·3
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	11·1

	%
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	9·5
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	9·4
Localbahn Strakonitz-Winterberg	9·1
Haromszéker Localbahnen	8·8
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	8·5
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	8·2
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	7·9
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	7·7
Kuttenberger Localbahn	7·2
Localbahn Vinkovce-Brčka	7·2
Localbahn Warasdin-Golubovec	7·1
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	7·0
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	7·0
Kremsthal-Bahn	6·4
Poprádthal-Bahn	6·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	6·1
Bozen-Meraner Bahn	5·4
Budapester Localbahnen	5·4
Felek-Fogaraser Localbahn	4·3
Neutitscheiner Localbahn	4·2
Localbahn Budapest-Lajosmizse	4·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	3·8
Szilágysager Eisenbahn	3·8
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	3·7
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	3·2
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	3·2
Löcsethal-Bahn	3·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	3·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2·9
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2·9
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	2·5
Localbahn Eperies-Bartfeld	2·0
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	1·4
Bihárer Vicinalbahn	1·4
Vicinalbahn Száthmár—Nagy-Bánya	1·4
Mährische Westbahn	1·3
Székler Eisenbahn	1·2
Localbahn Asch-Rossbach	0·3

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten fünf Monaten 1895 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	0·8
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	0·9
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	1·0
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	2·8
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·0
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	3·5
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	5·0
Eisenbahn Wien-Aspang	6·9
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	6·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	10·4
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	11·8
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	12·8
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	21·2

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	0·8
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1·1
Localbahn Mösel-Hüttenberg	1·5
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1·6
Matraer Vicinalbahnen	1·8
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	1·8
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	2·1
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2·3
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	2·4
Holics-Gödinger Localbahn	2·6
Mühlkreis-Bahn	3·8
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	3·9
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	4·7
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	4·7
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	4·9
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	4·9
Mezötur-Turkever Eisenbahn	5·0
Böhmische Commercialbahnen	5·3
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	5·4
Muranythal-Bahn	5·8
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	6·3
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	7·0
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	7·2
Steyrthal-Bahn	7·7
Localbahn Gleisdorf-Weiz	9·8
Gölnitzthal-Bahn	10·5
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	11·6
Localbahn Dolina-Wygoda	11·8
Zagorianer Bahn	11·8
Stauding-Stramberger Localbahn	12·6
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	12·8
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	12·9
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	13·8
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	15·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	15·3
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	15·8
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	17·3
Welser Localbahn	17·7
Bukowinaer Localbahnen	18·2
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	18·2
Békéser Comitatsbahnen	18·9
Kolomeaer Localbahnen	21·7
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	22·5
Torontaler Localbahnen	23·9
Terret-Kowasznaer Localbahn	24·2
Unterkrainer Bahnen	27·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	27·9
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	28·5
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	38·0
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	38·5
Localbahn Borossebes-Menyháza	39·7
Taraczthalbahn	76·3

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1895	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1894	Im Monate Mai 1895 wurden befördert: Personen	Im Monate Mai 1895 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1895: für Personen und Gepäck	1895: für Güter	1895: im Ganzen	1895: pro Kilom.	1894: im Ganzen	1894: pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai 1895	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai 1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.935	7.840	3,588.329	2,137.466	2,015.984	5,563.141	7,579.125	955	7,477.206	954	+ 0·1	7.935	7.840
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.729	7.191	618	2.892	3.510	234	3.634	242	— 3·3	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	16.164	38.738	6.507	55.041	61.548	350	57.137	325	+ 7·7	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	7.448	. . . .	5.982	5.982	748	5.853	732	+ 2·2	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6 151	2.234	1.747	3.008	4.755	238	5.948	297	— 19·9	20	20
Friauler Bahn	17	. . .	4.960	762	981	869	1.850	109	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.890	1.717	2.028	2 068	4.096	105	3.996	102	+ 2·9	39	39
Gailthal-Bahn	31	. . .	4.908	1.303	1.721	3.002	4.723	152	. . . .	. . .	. . .	31	. . .
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.671	3.352	2.096	3.092	5.188	346	4.552	303	+ 14·2	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3 283	4.295	471	4.149	4.620	140	6.588	200	— 30·0	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	19.342	8.716	10.716	15.418	26.134	294	30.838	346	— 15·0	89	89
Mährische Westbahn	90	90	10.022	8.108	3.092	13.254	16.346	182	12.986	155	+ 17·4	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.007	3.978	223	1.193	1.416	283	1.916	383	— 26·1	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	. . .	8.679	3.762	4.218	7.297	11.515	152	. . . .	. . .	. . .	76	. . .
Plan-Tachau	13	. . .	2.904	1.059	696	1.398	2.094	161	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.091	3.341	284	2.366	2.650	156	1.259	74	+ 110·8	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	4.540	1.188	1.053	1.171	2.224	222	2.064	206	+ 7·8	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	7.966	3.038	2.345	4.591	6.936	217	6.419	201	+ 8·0	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	72	33.132	16.010	16.126	41.761	57.887	432	33.347	463	— 6·7	134	72
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.147	1.801	1.056	1.682	2.738	249	2.497	227	+ 9·7	11	11
Welser Localbahn	53	53	15.455	3.078	4.409	3.381	7.790	147	8.514	161	— 8·7	53	53
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	9.364	22.334	1.816	8.044	9.860	580	15.922	937	— 38·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	9.156	1.873	2.308	2.506	4.814	172	4.980	178	— 3·4	28	28
Wotic-Selčan	17	. . .	3.374	1.545	1.043	1.850	2.893	170	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.705	29.481	292	9.189	9.481	1.185	9.757	1.220	— 2·9	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	1.975	5.667	508	5.103	5.611	234	4.421	184	+ 27·2	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	758	4.196	106	2.290	2.396	479	2.171	434	+ 10·4	5	5
Matzleinsdorf - Praterstern (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	164.789	95.423	4.285	49.833	54.118	6.765	55.202	6.900	— 2·0	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	178.181	791.887	38.707	544.841	583.548	5.778	579 895	5.742	+ 0·6	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	196.966	177.735	87.940	277.390	365.330	1.142	354.639	1.108	+ 3·1	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	67.768	182.636	56.754	215.263	272.017	1.462	267.817	1.440	+ 1·5	186	186
Linie lit. B	236	236	132.900	268.001	94.052	370.751	464.803	1.970	448.103	1.899	+ 3·7	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	44.275	51.596	16.344	99.463	115.807	1.273	113.756	1.250	+ 1·8	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	833.766	894.105	535.061	2,215.607	2,750.668	2.655	2,739.948	2.645	+ 0·4	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	74.465	37.427	17.210	32.420	49.630	192	60.951	235	— 18·3	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	47.670	83.829	25.044	171.596	196.640	3.073	174.503	2.727	+ 12·7	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	8.352	52.854	2.224	28.502	39.726	2.048	29.142	1 943	+ 5·4	15	15

Vom 1. Jänner bis 31. Mai 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Mai 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate: 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
13,775 334	9,828.093	7,825.112	25,659.856	33,484.968	4.220	7,981.206	26,046.843	34,028.049	4 340	— 2·8	10.128	10.416	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
26.541	30.761	2.865	11.526	14.391	959	3.003	11.338	14.341	956	+ 0·3	2.302	2.294	Asch-Rossbach
70.606	133.532	31.789	189.153	220.942	1.255	36.150	233.812	269.962	1.534	— 18·2	3.012	3.682	Bukowinaer Localb.
. . . . .	27.617	. . . .	21.255	21.255	2.657	. . . .	24.085	24.085	3.011	— 11·8	6.377	7.226	Dolina-Wygoda
26.804	10.194	7.289	16.598	23.887	1.194	7.185	20.512	27.697	1 385	— 13·8	2.866	3.324	Fehring-Fürstenfeld
18.104	2.261	3.733	2.860	6.593	388	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	931	. . .	Friauler Bahn
40.754	7.243	8.193	9.421	17.614	452	8.347	10.290	18.637	478	— 5·4	1.085	1.147	Fürstenfeld-Hartberg
18.442	5.189	6.174	13.116	19.290	622	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.493	. . .	Gailthal-Bahn
25.472	12.491	6.930	11.861	18.791	1.253	7.124	13.718	20.842	1.389	— 9·8	3.007	3.334	Gleisdorf-Weiz
15.152	24.385	2.504	23.374	25.878	784	3.566	29.454	33.020	1.001	— 21·7	1.882	2.402	Kolomeaer Localbahnen
71.682	37.475	45.921	60.883	106.804	1.200	49.633	72.825	122.458	1.376	— 12·8	2.880	3.302	Lemberg-Bełzec
48.032	33.089	14.046	53.551	67.597	751	14 686	51.993	66.679	741	+ 1·3	1.802	1.778	Mährische Westbahn
9.504	22.601	1.007	6.950	7.957	1.591	1.125	6.954	8.079	1.616	— 1·5	3.818	3.878	Mösel-Hüttenberg
48.380	11.551	17.532	26.441	43.973	579	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.390	. . .	Murthal-Bahn
13.696	5.133	3.554	6.760	10.314	938	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	2.251	. . .	Plan-Tachau
9.712	26.193	1.249	20.845	22.094	1.300	1.117	6.291	7.408	436	+198·2	3.120	1.046	Potscherad-Wurzmes
18.102	5.048	3.730	5.746	9.476	948	3.750	5.457	9.207	921	+ 2·9	2.275	2.210	Schwarzenau-Waidhofen
38 829	14.165	11.062	20.268	31.330	979	10.642	18.062	28.704	897	+ 9·1	2.350	2.153	Strakonitz-Winterberg
124.913	63.700	53.366	166.114	219.480	1.638	31.770	130.975	162 745	2.260	— 27·5	3.931	5 424	Unterkrainer Bahnen
16.355	5.218	3.657	5.314	8.971	816	3.525	5.910	9.435	858	— 4·9	1.958	2.059	Vöcklabruck-Kammer
72.751	11.906	19.092	12.962	32.054	605	21.426	17.534	38.960	735	— 17·7	1.452	1.764	Welser Localbahnen
38.944	103.330	8.898	35.462	44.360	2.609	10.064	51.456	61.520	3.619	— 27·9	6.262	8 686	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
38.933	7.671	9.048	11.658	20.706	740	9.453	9.095	18.548	662	+ 11·8	1.776	1.589	Wodňan-Prachatitz
13.536	7.679	4.808	8.391	14.199	835	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	2.004	. . .	Wotic-Selčan
9.437	146.009	1.183	46.392	47.575	5.947	1.006	42.855	43.861	5.483	+ 8·5	14.273	13.159	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
10.400	41.126	2.902	31.880	34.782	1.449	2.788	33.725	36.513	1.521	— 4·7	3.178	3.650	Časlau-Zawratetz
4.302	25.882	712	11.641	12.353	2.470	424	10.989	11.413	2.282	+ 8·2	5.928	5.477	Königshan-Schatzlar
451.771	485.004	11.747	264.879	276.626	34.578	10.950	261.818	272.768	34.096	+ 1·4	82.987	81.830	Matzleinsdf.-Praterstern (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
753.314	3,512.320	156.439	2,159.750	2,316.189	22.933	157.671	2,468.047	2,625.718	25.997	— 11·8	55.039	62.393	Aussig-Teplitzer Eisenb.
849.560	813.045	350.072	1,337.780	1,687.852	5.275	369.201	1,266.054	1,635.255	5.110	+ 3·2	12.660	12.264	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
279.453	1,057.546	187.323	1,231.699	1,419.022	7.629	177.019	1,142.707	1,319.726	7.095	+ 7·5	18.310	17.028	Linie lit. A
476.092	1,412.922	256.120	1,961.307	2,217.427	9 396	260.424	1,835.089	2,095.513	8.879	+ 5·8	22.550	21.310	Linie lit. B
163.075	292.213	62.373	594.055	611.428	6.719	65.408	535.653	601.061	6 605	+ 1·7	16.126	15.852	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
3,486.282	4,408.483	2,195.274	10,864.613	13,059.887	12.606	2,232.719	11,235.925	13,468.644	13.001	— 3·0	30.254	31.202	Hauptbahnnetz
324.359	151.013	75.979	145.368	221.347	855	81.088	180.141	261.229	1.009	— 15·3	2 052	2.422	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
221.598	395.178	95.235	756.219	851.454	13.304	97.666	760.450	858.116	13.408	— 0·8	31.930	32.179	Oesterr. Strecke
35.722	246.147	8.877	140.543	149.420	9.961	9.056	126.351	135.407	9.027	+ 10·3	23.906	21.665	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1895	1894	Im Monate Mai 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	282.270	256.486	198.685	654.989	853.674	1.359	835.009	1.330	+ 2·2	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	129.740	289.710	77.625	487.591	565.216	1.835	491.230	1.595	+ 15.1	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	887.210	746.086	550.071	1,611.548	2,161.619	1 582	2,136.855	1.564	+ 1·2	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	28.053	25.963	7.728	22.935	30.663	929	28.826	874	+ 6·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,412.797	413.618	914.779	2,286.595	3,201.374	2.116	3,128.081	2.067	+ 2·4	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	40.601	. . . .	6.085	. . . .	6.085	1.521	6.965	1.741	— 12·6	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	155.803	143.636	57.887	252.416	310.303	1.089	286.348	1.005	+ 8·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	102.096	36.400	28.699	37.275	65.974	741	69.516	781	— 5·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	26.558	62.695	9.212	77.894	87.106	1.340	80.898	1.245	+ 7·6	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	4.965	930	540	619	1.159	166	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Böhmische Commercialbahnen	191	191	27.646	21.492	7.798	26.613	34.411	180	35.950	188	— 4·3	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	24.929	8.656	17.115	11.927	29.042	937	25.111	810	+ 15·7	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	. . .	2.216	1.292	1.018	3.821	4.839	193	. . . .	. . .	. . .	25	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.986	1.503	1.091	2.788	3.879	155	4.140	165	— 6·1	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	23.878	8.829	9.069	11.699	20.768	297	21.064	301	— 1·3	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	10.423	2.816	1.099	1.680	2.779	926	2.264	755	+ 22·7	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.633	982	6.086	2.076	8.162	340	7.293	304	+ 11·8	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	10.521	1.103	6.426	5.156	11.582	200	13.336	230	— 13·0	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	9.287	5.218	1.725	3.701	5.426	678	5.230	654	+ 3·7	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.294	1.441	750	3.013	3.763	251	3.540	236	+ 6·4	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.626	1.030	803	1.877	2.680	107	1.902	76	+ 40·8	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	12	40.475	13.342	14.716	14.759	29.475	866	14.704	1.225	— 29·3	34	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	64	14.792	2.214	8.196	4.566	12.762	190	14.898	233	— 18·5	67	64
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.876	25.909	1.196	16.597	17.793	989	19.456	1.081	— 8·5	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	13.430	3.319	4.420	4.230	8.650	180	8.736	182	— 1·1	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.062	23.364	192	13.771	13.963	1.396	10.859	1.086	+ 28·5	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.405	8.356	2.112	10.176	12.288	315	14.533	373	— 15·5	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gobonitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	11.789	5.337	3.271	5.077	8.348	170	8.876	181	— 6·1	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	. . .	1.496	1.994	286	2.849	3.135	392	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	97.017	5.444	9.882	3.461	13.343	1.334	12 560	1.256	+ 6·2	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	45	183.982	653	26.449	769	27.218	648	38.171	848	— 23·6	41	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	62.350	. . . .	6.842	. . . .	6.842	570	7.329	611	— 6·7	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	175.822	. . . .	15.058	. . . .	15.058	2.151	15.389	2.198	— 2·1	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	. . .	70.815	1.324	5.062	609	5.671	945	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	131.521	. . . .	10.799	. . . .	10.799	1.800	10.532	1.755	+ 2·6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	17.127	5.356	2.640	4.424	7.064	505	8.190	585	— 13·7	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	13	47.928	21.806	5.404	9.377	14.781	821	9.527	733	+ 12·0	17	13
Summe	16.395	16.011	9,608.253	6,107.478	4,980.881	15,368.282	20,349.163	1.241	19,904.279	1.243	— 0·2	16.390	16.011

Vom 1. Jänner bis Ende April 1895 wurden befordert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Mai 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
1,214.006	1,145.953	832.601	2,989.529	3,822.130	6.086	902.175	3,034.873	3,937.048	6.269	— 2·9	14.606	15.046	Garantirte Strecken
559.085	1,340.867	317.665	2,034.271	2,351.936	7.636	351.128	2,105.343	2,456.471	7.975	— 4·3	18.326	19.140	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
2,813.912	3,257.120	2,207.037	7,713.371	9,920.408	7.262	2,096.583	7,911.063	10,007.646	7.326	— 0·9	17.429	17.582	Oesterr. Linien
129.435	115.980	34.729	100.637	135.366	4.102	34.593	98.196	132.789	4.024	+ 1·9	9.845	9.658	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
4,319.627	1,955.560	3,674.250	10,155.027	13,829.277	9.140	3,834.145	10,134.480	13,968.625	9.232	— 1·0	21.936	22.157	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
66.117	. . . . .	9.958	. . . . .	9.958	2.489	12.046	. . . . .	12.046	3.011	— 17·3	5.974	7.226	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
655.594	669.310	246.181	1,152.966	1,399.147	4.909	255.580	1,093.290	1,348.870	4.732	+ 3·7	11.782	11.357	Südnordd. Verbindgsb.
385.139	129.972	110.062	153.194	263.256	2.958	121.307	161.386	282.693	3.176	— 6·9	7.099	7.622	Wien-Aspang Bahn
105.360	263.434	35.923	331.696	367.619	5.656	35.501	345.581	381.082	5.863	— 3·5	13.574	14.071	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
22.276	6.378	2.412	3.706	6.118	874	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.098	. . .	Auspitzer Localbahn
112.441	117.304	31.165	129.248	160.413	840	33.228	136.150	169.378	887	— 5·3	2.016	2.129	Böhm. Commerialb.
103.503	29.272	70.879	52.768	123.647	3.989	69.237	48.110	117.347	3.785	+ 5·4	9.574	9.084	Bozen-Meraner Bahn
8.769	5.439	4.181	13.016	17.197	688	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.651	. . .	Deutschbrod-Humpoletz
12.574	8.736	4.250	15.197	19.447	778	4.743	15.672	20.415	816	— 4·7	1.867	1.958	Gr.-Priesen-W.-Auscha
91.954	41.678	31.785	55.979	87.764	1.254	33 541	48.961	82.502	1.179	+ 6·4	3.010	2.830	Kremsthal-Bahn
45.850	14.743	5.059	5.970	11.029	3.676	4.014	6.270	10.284	3.428	+ 7·2	8.822	8.227	Kuttenberger Localb.
41.712	4.507	27.642	9.336	36.978	1.541	26.199	9.637	35.836	1.493	+ 3·2	3.698	3.583	Mori-Arco-Riva a. G.
42.006	6.140	26.223	27.052	53.275	919	29.174	26.202	55.376	955	— 3·8	2.206	2.292	Mühlkreis-Bahn
42.556	25.930	7.764	19.202	26.966	3.371	8.072	17.806	25.878	3.235	+ 4·2	8.090	7.764	Neutitscheiner Localb.
9.413	7.844	2.781	11.764	14.545	969	3.458	13.640	17.098	1.140	— 15·0	2.326	2.736	Reichenau a/K.-Solnitz
11.028	3.270	3.616	4.959	8.575	343	4.446	4.226	8.672	347	— 1·1	823	833	Radkersburg-Luttenbg.
203.413	64.793	68.927	65.450	134.377	3.952	33.029	43.444	76.473	6.373	— 38·0	9.485	15.295	Reichenberg-Gablonz-T.
52.707	9.751	22.842	16.611	39.453	589	27.446	15.823	43.269	676	— 12·9	1.414	1.622	Salzkammergut-Localb.
27.607	102.905	6.058	67.188	73.246	4.069	5.610	78.147	83.757	4.653	— 12·6	9.766	11.167	Stauding-Stramberger
53.890	18.658	16.620	21.470	38.090	794	19.759	21.520	41.279	860	— 7·7	1.906	2.064	Steyrthal-Bahn
8.505	128.569	790	79.741	80.531	8.053	763	65.621	66.384	6.638	+ 21·3	19.327	15.931	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
27.371	43.378	9.302	53.139	62.441	1.601	9.276	64.868	74.144	1.901	— 15·8	3.842	4.562	Cilli-Wöllan
43.164	22.915	10.770	21.762	32.532	664	12.519	20.787	33.306	680	— 2·4	1.594	1.632	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
1.952	7.049	395	10.467	10.862	1.810	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	4.344	. . .	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
304.990	25.840	30.930	13.317	44.247	4.425	32.024	10.852	42.876	4.288	+ 3·2	10.620	10.291	Brünner Localeisenb.-G.
706.168	2.655	94.543	3.317	97.860	2.387	127.705	3.602	131.307	2.918	— 18·2	5.729	7.003	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
208.498	. . . . .	24.031	. . . . .	24.031	2.003	24.541	. . . . .	24.541	2.045	— 2·1	4.807	4.908	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
627.470	. . . . .	50.597	. . . . .	50.597	7.228	49.886	. . . . .	49.886	7.127	+ 1·4	17.347	17.105	Dampftr. Wien-Nussd.
344.846	5.782	23.602	2.690	26.292	4.382	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	10.517	. . .	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
443.489	. . . . .	34.723	. . . . .	34.723	5.787	33.441	. . . . .	33.441	5.574	+ 3·8	13.889	13.378	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
35.812	18.080	6.285	13.874	20.159	1.440	8.304	13.383	21.687	1.549	— 7·0	3.456	3.718	Salzburger Eisenb. u. Tr.
195.223	44.543	22.828	18.967	41.795	2.323	19.240	14.908	34.148	2.627	— 11·6	5.575	6.305	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
35,723.404	33,067.768	19,605.201	71,269.372	90,874.573	5.545	19,931.905	72,230.249	92,162.154	5.756	— 3·7	13.308	13.814	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1895	1894	Im Monate Mai 1895 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1895 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.550	7.488	2,970.200	1,375.900	1,858.900	4,815.500	6,674.400	884	6,833.646	913	— 3·2	7.550	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68	68	27.500	23.300	11.000	28.000	39.000	573	52.714	775	— 26·1	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	20.000	2.700	10.000	5.500	15.500	140	15.091	136	+ 2·9	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	5.000	1.800	2.500	2.000	4.500	75	3.917	65	+ 15·4	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	7.900	1.400	3.200	2.800	6.000	73	5.354	65	+ 12·3	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.800	2.000	1.900	3.100	5.000	102	4.744	97	+ 5·2	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	25.000	5.500	10.000	11.000	21.000	159	19.650	148	+ 7·4	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	64	64	6.600	3.800	3.300	5.700	9.000	141	8.272	129	+ 9·3	64	64
Csetnekthal-Bahn	24	. . .	1.600	1.700	500	3.500	4.000	167	. . . .	. . .	. . .	24	. . .
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	130	130	14.000	3.500	7.000	7.000	14.000	108	12.574	96	+ 12·5	130	130
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	8.000	3.500	4.000	4.500	8.500	149	7.908	138	+ 8·0	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	33	. . .	4.000	1.100	2.000	2.300	4.300	130	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	6.000	1.500	3.000	3.000	6.000	115	5.724	110	+ 4·5	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50	50	5.400	5.100	2.700	10.300	13.000	260	11.636	232	+ 12·1	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	15.000	9.000	12.000	18.000	30.000	429	21.407	306	+ 40·2	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	16.000	6.000	8.000	12.000	20.000	169	20.775	176	— 4·0	118	118
Háromszéker Localbahnen . . .	122	122	25.000	8.700	12.500	17.500	30.000	246	27.571	226	+ 8·8	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	13	. . .	3.300	100	1.000	200	1.200	92	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Hermannstadt-Rothenthurmpass .	32	32	4.400	1.400	2.200	2.800	5.000	156	4.774	149	+ 4·7	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1.100	100	500	100	600	50	853	71	— 29·6	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26	. . .	1.200	400	600	800	1.400	54	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	56	40	8.000	4.300	4.000	6.500	10.500	188	7.201	180	+ 4·4	56	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.000	2.300	1.500	3.500	5.000	111	5.057	112	— 0·9	45	45
Körös-Belovár Localbahn . . .	33	. . .	4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	121	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	23	23	3.500	1.000	1.400	1.200	2.600	113	2.500	109	+ 3·7	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	89	89	4.600	4.500	2.300	6.700	9.000	101	9.626	108	— 6·5	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	33	33	4.000	5.100	2.400	6.100	8.500	258	8.348	253	+ 2·0	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	16.200	3.200	6.000	6.500	12.500	98	13.051	102	— 3·9	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	16	16	2.300	600	700	700	1.400	88	1.349	84	+ 4·8	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	3.100	2.600	1.400	5.300	6.700	163	8.167	199	— 18·1	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	4.000	2.800	3.800	5.700	9.500	167	8.574	150	+ 11·3	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18	18	4.400	5.100	1.100	6.700	7.800	433	5.979	332	+ 30·4	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	35	35	4.000	2.000	2.000	3.000	5.000	143	7.704	220	— 35·0	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	300	1.300	100	1.500	1.600	89	1.537	85	+ 4·7	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	14.000	9.000	7.000	18.000	25.000	205	8.366	170	+ 20·6	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47	47	5.600	1.800	2.800	2.000	4.800	102	3.873	82	+ 24·4	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	53	53	11.000	4.000	5.500	8.000	13.500	255	13.311	251	+ 1·6	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	. . .	5.200	600	1.300	700	2.000	95	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60	60	10.000	4.700	5.000	9.500	14.500	242	13.447	224	+ 8·0	60	60
Szekler Bahn	39	39	4.300	2.000	3.000	3.000	6.000	154	5.296	136	+ 13·2	39	39
St.-Lörincz-Szlatina-Nasiczer L.B.	8·4	. . .	700	200	200	500	700	83	. . . .	. . .	. . .	1·7	. . .
Szentes-Hod-Mezö-Vásárhely . .	37	37	6.000	1.000	3.000	1.200	4.200	114	4.129	111	+ 2·7	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.900	5.900	6.200	11.800	18.000	168	17.264	161	+ 4·3	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	700	100	300	200	500	16	2.583	80	— 80·0	32	32
Torontáler Localbahnen	182	182	33.200	19.200	16.600	38.400	55.000	302	33.981	187	+ 61·5	182	134
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	32	32	2.600	1.500	1.600	1.900	3.500	109	2.928	91	+ 19·7	32	32
Versec—Kubin-Dunapart	79	. . .	9.000	2.000	4.500	4.000	8.500	108	. . . .	. . .	. . .	79	. . .
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	2.400	12.900	2.900	14.100	17.000	320	14.978	299	+ 7·0	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb. .	37	37	2.400	400	1.100	700	1.800	49	1.644	44	+ 11·4	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	297	297	47.500	23.000	19.000	46.000	65.000	219	60.270	202	+ 8·4	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	24.000	9·000	12.000	18.000	30.000	259	32.538	280	— 7·5	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	9	9	2.400	1.200	1.200	1.300	2.500	278	1.148	127	+ 118·9	9	9
Zsitvathal-Bahn	41	. . .	5.000	1.500	2.000	3.000	5.000	122	. . . .	. . .	. . .	41	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	110.717	186.588	59.941	302.485	362.426	944	349.576	910	+ 3·6	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	5.628	42.726	1.861	47.294	49.155	727	47.960	709	+ 2·5	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	120	118	53.886	34.179	16.065	52.612	68.677	571	71.285	604	— 5·8	120	118
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	703	133.169	214.707	133.170	509.504	642.674	913	621.486	884	+ 3·3	704	703

Vom 1. Jänner bis 31. Mai 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Mai 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate: 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
12,582.900	6,711.500	7,890.500	22,683.177	30,573.677	4.049	7,668.225	24,905.824	32,574.049	4.350	— 6·9	9.717	10.440	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
112.300	115.200	47.100	136.546	183.646	2.701	56.192	176.880	233.072	3.427	— 21·2	6.482	8.225	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
92.400	15.650	46.200	31.300	77.500	698	50.726	22.315	73.041	658	+ 6·1	1.675	1.579	Bács-Bodrogher Com. B.
25.200	7.900	10.600	11.200	21.800	363	10.883	8.667	19.550	326	+ 11·3	871	782	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
38.100	6.100	15.300	12.200	27.500	335	15.375	8.869	24.244	295	+ 13·6	804	708	Békés-Csanáder Bahn
19.000	7.900	9.500	12.600	22.100	451	9.652	17.593	27.245	556	— 18·9	1.082	1.334	Békéser Comitatsbahnen
108.000	26.600	43.200	52.200	95.400	723	48.322	45.846	94.168	713	+ 1·4	1.735	1.711	Biharer Vicinalbahn
25.600	14.900	12.800	22.400	35.200	550	18.364	15.542	33.906	529	+ 4·0	1.320	1.270	Budapest-Lájosmizse
8.400	7.950	2.300	16.100	18.400	766	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.838	. . .	Csetnekthal-Bahn
59.000	17.600	31.400	35.200	66.600	512	36.012	31.144	67.156	516	— 0·8	1.229	1.238	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar
38.000	17.500	19.000	23.600	42.600	747	21.923	17.875	39.798	698	+ 7·0	1.793	1.675	Debreczin-Hajdu-Nánás
19.800	5.050	9.900	1.0000	19.900	603	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.447	. . .	Debreczin—Nagy-Léta
21.000	6.700	10.500	13.400	23.900	460	12.942	9.990	22.932	441	+ 4·3	1.104	1.058	Felek-Fogaraser Bahn
29.700	24.300	13.700	48.800	62.500	1.250	14.137	41.971	56.108	1.122	+ 11·4	3.000	2.693	Gran—Almás-Füzitö
67.200	31.400	54.000	63.000	117.000	1.671	55.156	48.040	103.196	1.474	+ 13·4	4.010	3.538	G. Kikinda-G. Becskerek
51.200	22.900	25.600	46.000	71.600	607	31.337	43.244	74.617	632	— 3·9	1.457	1.517	Grosswardein-B.-Vaskoh
106.600	40.600	53.300	81.700	135.000	1.107	59.287	64.853	124.140	1.017	+ 8·8	2.657	2.441	Háromszéker Localb.
7.800	550	2.350	1.000	3.350	258	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	619	. . .	Hermannst.-N. Disznod
19.000	6.500	9.500	12.000	21.500	672	11.589	8.080	19.669	614	+ 9·4	1.613	1.474	Hermannst.-Rothenthp.
5.400	2.600	2.350	2.650	5.000	417	1.979	2.847	4.826	402	+ 3·7	1.001	965	Hidegkut-Gyönk-Tamási
5.100	2.200	2.550	4.400	6.950	267	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	641	. . .	Kaposvár-Mocsolad
36.000	22.900	18.000	34.500	52.500	937	15.225	13.066	28.291	707	+ 32·7	2.229	1.697	Kaschau-Torna
14.600	11.800	7.300	17.800	25.100	558	10.208	22.200	32.408	720	— 22·5	1.339	1.728	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
18.600	4.050	9.300	8.100	17.400	527	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.265	. . .	Körös-Belovar Lb.
16.100	5.350	6.450	6.650	13.100	570	6.748	6.585	13.333	579	— 1·6	1.368	1.270	Kun-St. Marton-Szentes
19.200	14.900	9.600	22.500	32.100	361	11.692	33.301	44.993	505	— 28·5	866	1.212	Máros-Ludás—Bistritz
19.800	15.400	12.000	18.500	30.500	924	13.468	16.190	29.658	898	+ 2·9	2.217	2.155	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
56.100	15.600	22.000	31.400	53.400	420	20.299	34.145	54.444	428	— 1·8	1.008	1.027	Matraer Vicinalbahnen
10.100	2.700	3.050	3.350	6.400	400	3.524	3.226	6.750	421	— 5.0	960	1.010	Mezötur-Turkever E.
15.500	11.500	7.000	23.200	30.200	736	5.925	26.103	32.028	781	— 5·8	1.766	1.874	Murányithalbahn
18.200	16.400	16.400	33.100	49.500	868	16.954	27.519	44.473	780	+ 11·3	2.083	1.872	Nyiregyháza-M.-Szalka
18.600	28.000	4.700	36.600	41.300	2.294	4.213	25.595	29.808	1.655	+ 38·6	5.506	3.972	Petroszény-Lupény
15.400	10.600	7.700	16.200	23.900	654	15.981	21.270	37.251	1.063	— 38·5	1.570	2.551	P. Tenyö-K. Szt. Marton
1.500	7.950	500	9.700	10.200	567	381	7.361	7.742	430	+ 31·9	1.361	1.032	Ruma-Vrdnik
51.000	31.800	26 200	63.800	90.000	738	10.522	21.469	31.931	653	+ 13·0	1.771	1.567	Slavonische Localbahn
23.600	9.000	11.200	10.000	21.200	451	12.070	7.317	19.387	412	+ 9·5	1.082	989	Somogy-Szobb-Barcs
53.000	15.000	26.500	30.100	56.600	1.068	26.679	31.299	57.978	1.093	— 2·3	2.563	2.623	Steinamanger-Pinkafeld
26.809	2.550	6.700	2.700	9.400	448	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.075	. . .	Steinamanger-Rum
43.600	18.600	21.700	37.300	59.000	983	19.401	38.776	58.177	969	+ 1·4	2.359	2.325	Száthmar-Nagybánya
16.600	7.700	12.300	11.500	23.800	610	10.686	12.861	23.547	603	+ 1·2	1.464	1.447	Székler Bahn
700	200	200	500	700	412	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	989	. . .	Stz. Lörincz—Slatina
27.400	4.300	13.700	5.400	19.100	516	15.347	2.345	17.692	478	+ 7·9	1.238	1.147	Szentes-H.-M.-Vasárhely
20.900	28.000	26.500	51.200	77.700	726	25.761	49.087	74.848	699	+ 3·8	1.742	1.678	Szilágyságer Eisenb.
2.550	500	1.050	900	1.950	61	1.716	6.510	8.226	257	— 76·3	146	617	Taraczthal-Bahn
151.100	53.800	72.900	107.900	180.800	993	51.345	121.573	172.918	1.289	— 23·9	2.383	3.094	Torontáler Localb.
13.400	8.400	7.500	10.900	18.400	575	7.629	10.337	17.966	561	+ 2·5	1.380	1.346	Ujszász-Jaszapáther E.
37.600	9.100	18.800	18.200	37.000	468	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.123	. . .	Versec—Kubin-Dunap.
11.800	51.000	14.300	56.100	70.400	1.408	13.796	51.904	65.700	1.314	+ 7·2	3.379	3.154	Vinkovce-Brčka
10.400	2.050	4.700	3.150	7.850	212	4.974	2.361	7.335	198	+ 7·1	509	475	Warasdin-Golubovec
194.600	104.500	81.000	209.000	290.000	976	97.616	171.685	269.301	906	+ 7·7	2.342	2.174	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
93.400	35.000	46.700	70.000	116.700	1.006	56.345	67.122	132.467	1.141	— 11·8	2.414	2.738	Zagorianer Bahn
8.800	4.900	4.400	5.000	9.400	1.044	4.009	1.895	5.904	656	+ 59·1	2.508	1.574	Zsebely-Csákovárer Lb.
21.100	9.800	8.500	19.400	27.900	680	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.632	. . .	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
453.312	872.724	240.823	1,311.502	1,552.325	4.043	252.661	1,381.613	1,634.274	4.256	— 5·0	9.702	10.214	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
22.997	171.738	9.670	195.485	205.155	3.035	11.071	217.952	229.023	3.388	— 10.4	7.284	8.131	Mohács-Fünfkirchner E.
226.849	168.788	67.329	239.713	307.042	2.558	71.453	274.701	346.154	2.933	— 12·8	6.139	7.039	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
776.166	875.572	620.353	2,409.023	3,029.376	4.303	641.601	2,411.554	3,053.155	4.343	— 0·9	10.327	10.423	Südb.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1895 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Mai 1894 (Kilometer)	Im Monate Mai 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate Mai 1895 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Mai 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: pro Kilom. (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai 1895 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Mai 1894 (Kilometer)
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	45.496	56.900	27.040	88.140	115.180	354	105.540	325	+ 8·9	325	325
Belisće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	690	7.347	262	9.056	9.318	243	9.715	254	— 4·3	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	573	1.656	260	1.660	1.920	91	2.474	118	— 22·8	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	5.821	16.218	5.823	31.957	37.780	307	31.267	254	+ 20·9	123	123
Budapester Localbahnen	47	42·2	226.043	10.862	29.775	3.503	33.278	708	27.207	648	+ 9·2	47	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	57.605	2.530	6.347	616	6.963	870	6.526	816	+ 6·6	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	4.335	3.217	3.352	7.782	11.134	249	9.285	207	+ 20·3	44·8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.742	12.954	695	12.279	12.974	393	16.993	515	— 23·7	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	8.603	1.065	2.258	1.560	3.818	225	3.473	204	+ 10·3	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	11.732	1.023	2.340	840	3.180	118	1.920	71	+ 66·2	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	2.028	717	178	453	631	186	514	151	+ 23·2	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	2.268	3.427	395	895	1.290	143	1.478	164	— 12·8	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.030	1.579	1.027	2.232	3.259	326	3.112	311	+ 4·8	10	10
Lõcsethal-Bahn	13	13	3.238	1.000	979	857	1.836	141	1.991	153	— 7·8	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	5.799	10.075	1.282	18.585	19.867	328	17.293	285	+ 15·1	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	4.577	8.980	2.214	23.684	25.898	305	17.924	264	+ 15·5	85	68
Poprádthal-Bahn	15	15	5.788	4.998	1.522	3.486	5.008	334	4.936	329	+ 1·5	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	36.396	16.856	21.235	38.784	60.019	270	56.470	254	+ 6·3	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.641	1.883	351	834	1.185	98	1.073	89	+ 10·1	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	. . .	1.817	804	341	724	1 065	106	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	6	3.600	1	1.050	1·051	181	1.055	182	— 0·5	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	. . .	8.400	7.590	2.513	10.312	12.825	299	. . . .	. . .	. . .	43	. . .
Summe	13.264	12.757	4,165.928	2,247.781	2,401.927	6,364.484	8,766.411	661	8,762.012	687	— 3·8	13.257	12.709
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.395	16.011	9,608.253	7,107.478	4,980.881	15,368.282	20,349.163	1.241	19,904.279	1.243	— 0·2	16.390	16.011
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.264	12.757	4,165·928	2,247.781	2,401.927	6,364.484	8,766.411	661	8,762.012	687	— 3·8	13.257	12.709
Hauptsumme	29.659	28.768	13,774.181	9,355.259	7,382.808	21,732.766	29,115.574	982	28,666.291	997	— 1·5	29.647	28.720

Oesterreichische

Benennung der Eisenbahnen	Km 1895	Km 1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895	1894
Achenseebahn	5·3	5·3	1.241	58	1.035	181	1.216	. . .	1.535	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·3	5·3	1·773	. . . .	2.472	. . . .	2.472	. . .	2.930	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	27.742	86	10.245	102	10.347	. . .	12.013	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn	0·9	4·0	230	. . . .	592	. . . .	592	. . .	1.411	. . .	. . .	. . .	. . .

Oesterreichische Eisenbahnen

Benennung der Eisenbahnen	Km 1895	Km 1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895	1894
Baden—Vöslau	4·8	. . .	39.957	. . . .	5·326	. . . .	5·326	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	. . .	7.095	. . . .	837	. . . .	837	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger Elektrische Eisenb.*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	40·601	. . . .	6·085	. . . .	6.085	. . .	6.965	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten *)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .

Oesterreichische

Benennung der Eisenbahnen	Km 1895	Km 1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895	1894
Auf das Belvedere in Prag	0·1	0·1	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	14·797	. . . .	1.113	. . . .	1.113	. . .	1.355	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	12·012	19	1.111	16	1.127	. . .	1,541	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn	0·2	. . .	36·244	. . . .	3.644	. . . .	3.644	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .

Bosnische und

Benennung der Eisenbahnen	Km 1895	Km 1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895	1894
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	12.511	3.313	5.478	9.962	15.440	147	18.366	175	— 16·0	105	105
K. und k. Bosna-Bahn:													
Bosn.-Brod—Zenica	190	190	14.171	22.480	20.108	68.843	88.951	468	74.764	393	+ 19·0	190	190
Zenica-Sarajevo	79	79	18.539	11.074	10.733	25.855	36.588	463	31.086	393	+ 17·8	79	79
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen**)	350	275	61.449	28.783	17.763	47.975	65.738	188	56.663	206	— 10·0	350	275

*) Für den Monat Mai 1895 wurde kein Betriebsausweis eingesendet.

**) Am 1. Mai 1895 wurde die 34 km lange Strecke D. Vakuf—Jajce für den Gesammtverkehr eröffnet.

Vom 1. Jänner bis Ende Mai 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Mai 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 5 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Selbstständige Localbahnen
225.435	181.420	130.730	317.430	448.160	1.379	138.820	349.500	488.320	1.472	— 6·3	3.310	3.532	Arader u. Csánader E.
1.665	33.074	1.095	44.502	45.597	1.190	1.299	45.139	46.438	1.212	— 1·8	2.856	2.909	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
1.792	4.791	461	4.326	4.787	228	1.169	6.782	7.951	378	— 39·7	547	907	Borossebes-Menyháza
22.746	59.685	22.462	111.156	133.618	1.086	24.848	119.004	143,852	1.170	— 7.2	2.606	2.808	Barcs-Pakraczer E.
880.291	26.042	110.950	11.202	122.122	2.598	96.558	6.925	103.483	2.465	+ 5·4	6.236	5 916	Budapester Localb.
229.780	7.586	23.799	2.136	25.935	3.242	20.550	2.110	22.660	2.832	+ 14·4	7.780	6 796	Budapest-Szt. Lőrincz
18.339	13.525	12.750	31 519	44.269	988	12.124	31.273	43.397	969	+ 2·0	2.371	2.326	Eperjes-Bartfeld
15.957	60.764	3.688	53.456	57.144	1.732	3.071	60.762	63.833	1.934	— 10·5	4.156	4.642	Gölnitzthal-Bahn
34.490	5.204	9.057	7.266	16.323	960	8.923	6.919	15.842	932	+ 3·0	2.304	2.237	Güns-Steinamanger
54.569	4.345	11.012	4 049	15.061	558	8.301	1.881	10.182	377	+ 48·0	1.340	905	Haraszti-Ráczkeve
6.415	4.435	845	2.465	3.310	974	1.037	2.362	3.399	1.000	— 2·6	2.338	2.400	Holics-Gödinger Localb.
10.379	18.164	1.738	5.011	6.749	750	1.841	4.236	6.077	675	+ 11·1	1.800	1.620	Késmark-Szepes-Bélá
14.322	6.076	4.510	7.893	12.403	1.240	4.384	8.657	13.041	1.304	— 4·9	2.976	3 130	Keszthély-B. Szt. György
15.850	5.209	4.872	4.334	9.206	708	4.906	4.012	8.918	686	+ 3·1	1.699	1.646	Löcsethal-Bahn
24.742	42.720	6.065	74.112	80.177	1.323	8.117	66.773	74.890	1.236	+ 7·0	3.175	2.966	Marmaroser Salzb. A.-G.
19.862	37.242	8.579	82.784	91.363	1.075	6.769	58.179	64.948	955	+ 12·6	2.292	2.580	Nagy-Károly-Somkuti
26.366	27.139	6.687	17.452	24.139	1.609	7.407	15.278	22 685	1.512	+ 6·4	3.862	3.629	Poprádthal-Bahn
144.617	65.707	90.303	150.086	240.389	1.083	90.301	119.483	209.784	945	+ 14·6	2.599	2.268	Számosthal-Bahn
7.149	10.690	1.634	5.190	6.824	568	1.570	3.295	4.865	405	+ 40·2	1.364	973	Szepes-Béla-Podolin
8.179	2 794	1.467	2.447	3.914	391	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	939	. . .	Szep. Olaszi-S.Varalja
35	18.000	6	5.250	5.256	904	16	5.900	5.916	1.193	— 24·2	2.170	2.863	Terret-Kowaszna
36.540	28.400	11.090	42.942	54.032	1.257	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.017	. . .	Ungthalbahn
17,788.603	10,406.784	10,242.445	29,436.854	39,679.299	2.993	10,023.448	31,515.972	41,539.420	3.269	— 8·4	7.183	7.846	**Summe**
													Recapitulation.
35,723.404	33,067.768	19,605.201	71,269.372	90,874.573	5.545	19,931.905	72,230.249	92,162 154	5.756	— 3·7	13.308	13.814	**Se. d. österr. Eisenb.**
17,788.603	10,406.784	10,242.445	29,436.854	39,679.299	2.993	10,023.448	31,515.972	41,539.420	3.269	— 8·4	7.183	7.846	**Se. d. ungar. Eisenb.**
53,512.007	43,474.552	29,847.646	100,706.226	130,553.872	4.404	29,955.353	103.746.221	133,701.574	4.655	— 5·4	10.570	11.172	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1895 Pers.	1895 Güter	1895 Ganzen	per Kilom.	1894 Pers.	1894 Güter	1894 Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
1.241	58	1.035	181	1.216	. . .	1.261	274	1.535	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
1.773	. . . . .	2.472	. . . . .	2.472	. . .	2.930	. . . . .	2.930	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
39.941	155	14.623	190	14.813	. . .	19.750	266	20.016	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
230	. . . . .	592	. . . . .	592	. . .	1.384	27	1.411	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn

mit elektrischen Betrieb.

Personen	Güter	1895 Pers.	1895 Güter	1895 Ganzen	per Kilom.	1894 Pers.	1894 Güter	1894 Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
47.288	. . . . .	6.207	. . . . .	6.207	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
28.718	. . . . .	3.442	. . . . .	3.442	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
66.117	. . . . .	9·958	. . . . .	9.958	. . .	12.046	. . . . .	12.046	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)

Drahtseibahnen.

Personen	Güter	1895 Pers.	1895 Güter	1895 Ganzen	per Kilom.	1894 Pers.	1894 Güter	1894 Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
64.709	. . . . .	1.537	. . . . .	1.537	*)	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
32.172	. . . . .	2.416	. . . . .	2.416	. . .	2.869	. . . . .	2.869	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
17.019	83	1.626	25	1.651	. . .	1.948	41	1.989	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
138.671	. . . . .	13.822	. . . . .	13.822	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn

Herzegowinaer Eisenbahnen.

Personen	Güter	1895 Pers.	1895 Güter	1895 Ganzen	per Kilom.	1894 Pers.	1894 Güter	1894 Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
49.121	19.694	20.570	46.761	67.331	641	20.685	52.238	72.923	695	— 7·8	1.539	1.667	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
													K. u. k. Bosna-Bahn:
. . . . .	. . . . .	80.640	284.999	365.639	1.924	80.838	255.897	336.735	1.772	+ 8·5	4.617	4.252	B.-Brod—Zenica
. . . . .	. . . . .	41.455	109.530	150.985	1.911	33.612	106.402	140.014	1.772	+ 7·8	4.586	4.252	Zenica—Sarajevo
179.661	121.529	63.883	204.161	268.014	766	59.547	187.253	246.800	890	— 13·0	1.838	2.163	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

*) Einnahme vom 1. März bis Ende Mai 1895.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Achenseebahn. Heuer wurde der Betrieb am 5. Mai, im Vorjahre am 6. Mai eröffnet. Der Einnahmenausfall gegen das Vorjahr ist dem Umstande zuzuschreiben, dass im Jahre 1894 die Pfingstfeiertage, welche einen lebhaften Verkehr verursachten, in den Monat Mai fielen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Mai 1895 erzielte Mehreinnahme resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre nach dem Auslande.

Die Minderfrequenz im Personenverkehre ist durch den Ausfall der Pfingstfeiertage (1894 Mai, 1895 Juni) bedingt.

Die Einnahmen pro 1894 sind definitiv, jene pro 1895 vom 1. Jänner bis Ende Februar definitiv, ab März provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die Ursache des bedeutenden Ausfalles im Personenverkehre liegt lediglich in der Verschiebung der Pfingstfeiertage, welche im Vorjahre schon auf den Monat Mai, im laufenden Jahre erst auf den Monat Juni gefallen sind.

Dieselbe Ursache, sowie die erhöhte Verkehrszunahme im Allgemeinen liegt auch der nachgewiesenen Steigerung des Güterverkehres zu Grunde.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Mai 1895 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 284, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4484, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 4200, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 13.884, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 30.584, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 16.700 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultiren aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und von diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des Jahres 1895 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung pro Jänner 1895 richtiggestellt.

Gaisberg-Bahn. Der Einnahmen-Ausfall im Monate Mai 1895 beruht auf der Verschiebung der Pfingstfeiertage, welche im Jahre 1894 in den Monat Mai fielen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Eisenbahnen, exclusive der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, ergibt sich für den Monat Mai 1895, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 380.795 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 134.056 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 100.402 t mit einer Mehreinnahme von fl. 229.361.

Es beziffert sich sonach die erzielte Mehreinnahme im Ganzen auf fl. 95.305.

Die im Personenverkehre ausgewiesene Minderfrequenz, resp. Mindereinnahme resultirt aus einer Minderfrequenz von 345.961 Personen und einer Mindereinnahme von fl. 127.860 auf den westlichen Linien und aus einer Minderfrequenz von 34.834 Personen und einer Mindereinnahme von fl. 6196 auf den östlichen Linien.

Das Minus im Personenverkehre findet seine Begründung darin, dass die Pfingstfeiertage im Jahre 1894 in den Monat Mai fielen, so dass im Berichtsmonate kein Feiertagsverkehr zu verzeichnen ist.

Im Güterverkehre wurde auf den westlichen Linien, bei einer Mehrbeförderung von 113.694 t, eine Mehreinnahme von fl. 209.500 erzielt, wogegen auf den östlichen Linien, bei einer Minderbeförderung von 13.292 t, eine Mehreinnahme von fl. 19.861 sich ergibt.

Die Mehreinnahme auf den westlichen Linien beruht in der Mehrbeförderung der Artikeln Erze, Nutzholz, Zucker und diverse Güter, insbesonders aber in der Mehrverfrachtung von Kohle.

Die auf den östlichen Linien ausgewiesene Minderbeförderung ist nur eine rechnerische, indem durch die Zusammenlegung der Rechnungen mehrerer Linien im Jahre 1895 die Frequenz derselben nur einmal rapportirt, während im Vorjahre die Frequenzziffern für jede dieser Linien getrennt nachgewiesen wurden.

Thatsächlich hat auf den östlichen Linien eine Verkehrszunahme in den Artikeln Eier, Nutzholz und Petroleum stattgefunden, wodurch sich auch die erzielte Mehreinnahme von fl. 19.861 erklärt.

Böhmische Westbahn. Im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres ist im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 24.395 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 24.581, im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 15.706 t mit einer Mehreinnahme von fl. 34.182 zu verzeichnen.

Die Minderergebnisse im Personenverkehre sind auf den Ausfall des Feiertagsverkehres zurückzuführen, die Mehreinnahmen im Güterverkehre der gesteigerten Verfrachtung von Baumaterialien und Kohlen zuzuschreiben.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Frequenz und Einnahmen haben im Personenverkehre im Entgegenhalte zu den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres einen kleinen Ausfall erfahren.

Derselbe beträgt bei einer Minderfrequenz von 5826 Personen fl. 5081.

Im Güterverkehre wurde, bei einer Minderbeförderung von 1098 t, eine Mehreinnahme von fl. 2094 erzielt.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen resultirt eine Minderfrequenz von 391.272 Personen und eine Mehrbeförderung von 141.736 t mit einer Mindereinnahme von fl. 154.242 für Reisende und einer Mehreinnahme von fl. 298.004 für Güter, so dass das finanzielle Gesammtergebniss des Berichtsmonates ein Mehrerträgniss von fl. 143.762 ergibt.

Bodensee-Dampfschiffahrt. Befördert wurden 10.875 Personen und 8541 t Güter, wofür eine Einnahme von fl. 4821 für Personen und fl. 8193 für Güter, somit im Ganzen fl. 13.014 gegen fl. 12.526 im gleichen Monate des Vorjahres erzielt wurde.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Mai 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze gegenüber derselben Zeitperiode im Vorjahre eine Abnahme der Frequenz um 71.129 Personen, welchem Resultate eine Mindereinnahme von fl. 49.424 gegenübersteht.

Die mindere Frequenz gegenüber dem Jahre 1894 ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Pfingstfeiertage im Jahre 1894 in den Monat Mai fielen, wogegen dieselben in diesem Jahre erst für den Monat Juni in Rechnung kommen.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 90.341 t und des Erträgnisses um fl. 60.144.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Mehl und Mahlproducten	um	1.233·6 t
„ Zucker, raffinirt	„	1.851·3 t
„ „ roh	„	7.339·2 t
„ Holz aller Art	„	15.136·8 t
„ Erzen und Schlacken	„	10.183·9 t
„ Eisen und Stahl	„	5.505·9 t
„ Kohlen	„	48.101·6 t

Abnahme in der Verfrachtung sind zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art	um	17.320·8 t
„ Steinen aller Art	„	11.515·9 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 12.910 Personen und das Erträgniss um fl. 1580 ab.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 1901 t, hingegen eine Abnahme der Einnahmen um fl. 9741.

Transportzunahmen zeigen sich:

bei Getreide aller Art	um	665·1 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	84·7 t
„ Steinen aller Art	„	116·0 t
„ Erzen und Schlacken	„	34·0 t

Transportabnahmen dagegen sind zu constatiren:

bei Zucker, raffinirt	um	319·4 t
„ „ roh	„	199·3 t
„ Holz aller Art	„	15.049·2 t
„ Eisen und Stahl	„	1.204·9 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 6308 Personen und das Erträgniss um fl. 878 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 387 t und des Erträgnisses um fl. 2715 zu constatiren, wobei die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Zucker, roh“, „Steine aller Art“, sowie „Erze und Schlacken“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, „Zucker, raffinirt“, „Holz aller Art“, dann „Eisen und Stahl“ einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Im Monate Mai 1895 resultirt gegenüber der gleichen Zeitperiode des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 34.987, und zwar hauptsächlich in Folge des gesteigerten Verkehres an Erztransporten.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Mai 1895 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro Mai 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz	— 54.517	Personen	— fl. 49.029·86
Ergänzungsnetz	— 14.158	„	— „ 14.374·33
Südnordd. Verbindungsbahn	— 14.917	„	— „ 12.604·91

Der Ausfall ist dem Umstande zuzuschreiben, dass die Pfingstfeiertage im Vorjahre im Mai, im laufenden Jahre dagegen im Juni waren.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro Mai 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz	+ 36.489 t	+ fl. 67.694·63
„ „	Ergänzungsnetz	+ 48.045 t	— „ 88.359·89
Südnorddeutsche Verbindungsbahn		+ 14.598 t	+ „ 36.559·34

Die Zunahme des Verkehres ist hauptsächlich dem stärkeren Kohlenverkehre und dem Elbe-Umschlage zuzuschreiben.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate Mai 1895 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz erzielte Mehreinnahme von fl. 92.720 ist durch die Zunahme im Frachtenverkehre per fl. 171.280, welcher eine Abnahme im Personenverkehre per fl. 78.560 gegenübersteht, entstanden.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben weist in Folge stärkeren Personen- und Güterverkehres ein Plus von fl. 457, die Localbahn Spielfeld-Radkersburg in Folge stärkeren Güterverkehres ein Plus von fl. 1304 nach. Dagegen war dei der elektrischen Bahn Mödling-Brühl eine Abnahme um fl. 880 zu verzeichnen.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linien fremder Gesellschaften haben in Folge des gesteigerten Güterverkehres Zunahmen erfahren: die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um fl. 6208, die Leoben-Vordernberger Bahn um fl. 1584, die Graz-Köflacher Bahn um fl. 2051, die Localbahn Radkersburg-Luttenberg um fl. 778, die Barcs-Pakraczer Bahn um fl. 6513.

Der stärkere Personen- und Güterverkehr auf der Vicinalbahn Güns-Steinamanger hat eine Erhöhung der Einnahmen um fl. 345 verursacht.

Die Localbahn Cilli-Wöllan hat in Folge des schwächeren Güterverkehres eine Einnahmenverminderung um fl. 2245 erfahren.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der für den Monat Mai 1895 ausgewiesenen Resultate mit jenen des Vorjahres zeigt im Personenverkehre einen Ausfall von fl. 6598, im Güterverkehre dagegen Mehreinnahmen von fl. 3057, so dass ein Ausfall von fl. 3541 verbleibt, welcher ausschliesslich durch die Pfingstfeiertage erklärt erscheint, die voriges Jahr in den Monat Mai, heuer dagegen in den Monat Juni fielen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Weckelsdorf-Parschnitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 1. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Ritschl & Comp. in Wien vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Weckelsdorf der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Gemeinschaftsstation Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten.

[H.-M.-Z. 31.108.]

Localbahn Rakonitz-Mlatz. (Politische Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 5. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Consortium für den Bau einer Localbahn von Rakonitz nach Mlatz vorgelegten

Detailprojectes obiger Localbahn die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 36.753.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Variante km 5·3 bis 7·05: Politische Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 3. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Wenzel Marek, Forstmeister in Konopist, vorgelegten Detailprojectes für die Variante km 5·3 bis 7·05 der Strecke Modřan—Mnechenitz der Localbahn Čerčan-Modřan die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 33.249.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Podwołoczyska. Erweiterung der Station Tarnopol: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der baulichen Anlagen in der Station Tarnopol aus Anlass des Anschlusses der Eisenbahnlinie Holicz—Ostrów (Tarnopol), bezw. der Linie Kopyczyńce—Tarnopol für den 18. Juli anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 12.305.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Zauchtl—Bautsch: Strassenbrückenwaage in Wigstadtl.) Für Zwecke des Kohlenhändlers Elias Fall wurde in der Station Wigstadtl eine Strassenbrückenwaage hergestellt. [5. Juli, Z. 38.852.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest. Bauconsens für eine Schleppbahn von der Station Ternitz zur Papierfabrik in Blindendorf.) Auf Grund des Ergebnisses der am 20. Mai durchgeführten commissionellen Verhandlung wurde für das Project einer von der Station Ternitz ausgehenden und zur Papierfabrik des Emil Hamburger in Blindendorf führenden schmalspurigen Schleppgeleiseanlage mit animalischem Betriebe der Bauconsens ertheilt. [10. Juni. Z. 33.748.]

Localbahn Strakonitz-Winterberg. (Herstellung eines Niveauüberganges: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 28. Mai durchgeführten politischen Begehung des Projectes für die Herstellung eines neuen Niveauüberganges in km 10·690 Bau (10·557 Betrieb) der Localbahn Strakonitz-Winterberg wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Prag der Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 41.402.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Eisenbahn-Frachtbriefe als Deckungsurkunden für den Transport auf Landstrassen. Eine Anfrage über die Zulässigkeit der Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen als Deckungsurkunden beim Transporte nicht controlpflichtiger Gegenstände auf Landstrassen hat das k. k. Finanzministerium dahin beantwortet, dass solche Frachtbriefe zu der nach § 269 der Zoll- und Monopolsordnung zu liefernden Nachweisung über die in denselben verzeichneten, nicht controlpflichtigen Waaren auch auf dem Transporte auf Landstrassen bis zu ihrem nicht unmittelbar an einer Eisenbahn gelegenen Bestimmungsort genügen, wenn dieser Bestimmungsort in dem Frachtbriefe ersichtlich gemacht ist. Als Transport-Deckungsurkunde für controlpflichtige Gegenstände im Grenzbezirke hingegen kommen lediglich die im Punkt 2, Abs. III, der Ministerial-Verordnung vom 22. März 1893 (Finanzministerial-Verordnungs-Blatt Nr. 22) aufgezählten Bescheinigungen in Betracht. Als Deckungsurkunden für solche Transporte haben zu gelten:

a) Erklärungsscheine und Zollquittungen, welche mit einem zollämtlichen Vermerk über Zeit und Richtung des Transportes versehen sind, dann zollämtliche Ausweisdocumente.
b) Legitimationsscheine, ausgestellt von Zollämtern oder den hiezu befugten Finanzwachorganen.
c) Ausschnitte aus ämtlich vorgerichteten Verkaufs-Tagebüchern der damit betheilten Gewerbetreibenden.
d) Controlscheine bei Versendungen aus dem inneren Zollgebiete in den Grenzbezirk. [Z. 37.596.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung von 10 Reservoirwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Typenpläne für zweiachsige Cisternenwagen mit Bremse, nach welchen für die Firma D. Fanto & Co. in Pardubitz 10 Stück Wagen bei der Waggonfabrik Märky, Bromovsky & Schulz in Adamsthal erbaut und in den gesellschaftlichen Fahrpark eingestellt werden sollen, genehmigt. [Z. 37.032.]

— (Einstellung von 60 Reservoirwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Typenpläne für einen zweiachsigen Cisternenwagen mit Bremse, nach welchen für die Firma D. Fanto & Co. in Pardubitz 60 Stück Wagen in der Wagenfabrik F. Ringhoffer in Smichow bei Prag erbaut und in den gesellschaftlichen Fahrpark eingestellt werden sollen, genehmigt. [Z. 37.025.]

Verschiedene Mittheilungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn in Liquidation. (Beendigung der Liquidation.) In Gemässheit des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 13. Juni 1895, Z. 31.847, haben die k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn in Liquidation und die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in der „Wiener Zeitung“ vom 12. Juli 1895 die nachstehende Kundmachung verlautbart:

„Laut Kundmachung vom 6. Juli 1894 wurden die Besitzer der bis dahin noch nicht durch Umtausch gegen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen ausser Verkehr gesetzten Actien der k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn aufgefordert, dieselben innerhalb einer nicht überschreitbaren sechsmonatlichen Frist, welche am 10. Juli 1894 begann und am 10. Jänner 1895 endete, zum Umtausche gegen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen bei der k. k. Staatsschuldencassa in Wien einzureichen. Nach Ablauf dieser Frist sind 101 Stück Actien der k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn im Ausstande geblieben. Der auf diese Actien entfallende Antheil des Liquidationserlöses, das sind 101 Stück zu 4 pCt. verzinsliche Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen à fl. 100 sammt Coupons vom 1. Juli 1894 angefangen, wurde gemäss § 9 des mit dem Gesetze vom 28. August 1891, R.-G.-Bl. Nr. 135, genehmigten Uebereinkommens vom 14. Juli 1890 zu Gunsten des Berechtigten gerichtlich erlegt, und hat das k. k. Handelsgericht Wien mit Bescheid vom 5. April 1895, Z. 59.780, diesen Erlag zu Gerichtshanden angenommen und Herrn Dr. Johann Schmidkunz, Hof- und Gerichtsadvocaten in Wien, zum Curator für die unbekannten Besitzer dieser Actien bestellt. Für die Actien Nr. 21.958, 44.552 und 44.553 erliegen die letzten Couponbogen noch bei der k. k. Staatsschuldencassa und werden von derselben zufolge des Erlasses des hohen k. k. Finanzministeriums vom 25. Februar 1895, Z. 770/F.-M., den Ueberbringern der betreffenden Talons erfolgt werden. Der in der letzten vor Eintritt der gesellschaftlichen Liquidation abgehaltenen (XVII.) ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn gewählte Revisionsausschuss hat laut der ihm zufolge des II. Nachtrages zu den Gesellschaftsstatuten zustehenden Befugniss dem Verwaltungsrathe für die Functionsperiode vom 1. Jänner 1892 bis zum Eintritte der gesellschaftlichen Liquidation, d. i. bis 20. Juni 1893, und den Liquidatoren für die Zeit vom 20. Juni 1893 bis zum Abschlusse der Liquidation das Absolutorium ertheilt. Den detaillirten Bericht der Liqudatoren über den Verlauf und Abschluss der Liquidation hat das hohe k. k. Handelsministerium mit Erlass vom 13. Juni 1895, Z. 31.847, genehmigend zur Kenntniss genommen. Die gesellschaftlichen Handelsbücher werden im Sinne des Art. 246, H.-G.-B., bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zur Aufbewahrung hinterlegt und hat die letztere laut ihrer Mitfertigung dieser Kundmachung sich zu dieser Aufbewahrung bereit erklärt. Sohin ist die Liquidation zum Abschlusse gelangt und wird nunmehr die Löschung der Liquidationsfirma erfolgen.“

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 35·55 km lange Strecke Helmstedt-Oebisfelde der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg, welche am 1. September dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten, ferner sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden: die am 18. Mai dem öffentlichen Verkehre übergebene 18·38 km lange Strecke Wittstock—Buschhof der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft und die am 21. Mai dem öffentlichen Verkehre übergebene 32·652 km lange Strecke Baranya-St. Lörincz—Stára-Zaláta der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zu dem ab 1. August 1892 giltigen Tarife Theil III, Heft 1.

Mit 1. August 1895 tritt der angeführte Nachtrag, enthaltend die geänderten Reexpeditions-Bestimmungen, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen.

Wien, am 14. Juli 1895. [509]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichenau a/Kn.-Solnitzer Localbahn.

Fahrpreisermässigung für Schüler und Mitglieder touristischer Vereine.

Vom 1. August 1895 angefangen werden auf der Reichenau a/Kn.-Solnitzer Localbahn für Schüler und Mitglieder touristischer Vereine nachstehende Fahrpreisermässigungen gewährt:

1. Schüler öffentlicher Volks-, Bürger- und Mittelschulen, sowie dieselben begleitenden Lehrer werden bei gemeinschaftlichen Ausflügen von mindestens 10 Schülern zum halben Fahrpreise der benützten Wagenclasse befördert, wenn sich dieselben mit einer von der betreffenden Schuldirection ausgestellten, die Anzahl der den Ausflug mitmachenden Lehrer und Schüler enthaltenden Legitimation ausweisen.

2. Mitglieder touristischer Vereine werden in der II. Wagenclasse gegen Lösung ganzer einfacher Fahrkarten III. Classe, in der III. Wagenclasse gegen Lösung halber einfacher Fahrkarten II. Classe befördert, wenn dieselben sowohl bei der Billetencassa, als auch während der Fahrt die auf Namen lautende und mit ihrer Photographie versehene Vereins-Mitgliedskarte vorzuweisen vermögen.

Wien, am 12. Juli 1895. [510]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenau a/Kn.-Solnitzer Localbahn.

Sonstige Nachrichten.

Flachs-Reexpeditionstarif ab Königsberg i. Pr. u. s. w. (Tarifänderungen.) Mit Giltigkeit vom 10. Juli wurden in dem Reexpeditionstarif für Flachs, Hanf u. s. w. ab Königsberg, Elbing und Memel nach deutschen und niederländischen Stationen vom 13. April 1893 folgende Tarifänderungen eingeführt:

In die Tariftabelle IV (S. 22 des Tarifes) sind im Verkehre von Memel nachstehende neue Frachtsätze für Sendungen zu 10.000 kg aufzunehmen:

nach Bielefeld . . . . . für 1180 km 2·81 Mk.
„ Brackwede . . . . . „ 1184 „ 2·82 „
„ Herford . . . . „ 1166 „ 2·78 „
für je 100 kg.

Die durch den II. Nachtrag zum Tarife durch Tabelle VI eingeführten Reexpeditions-Frachtsätze nach schlesischen Stationen vom 15. December 1893 gelten ferner für Sendungen, die laut Ursprungs-Frachtbrief von folgenden russischen Stationen herrühren: Unetscha und Potschep der Polässje-Bahn; Wjäsma und Gschatzk der Moskau-Brester Bahn; Orel, Brjänsk, Karatschew, Dubrowka, Potschinok und Roslawl der Orel-Witebsker Bahn; Kursk der Moskau-Kursker Bahn; Lgow und Korenewo der Kiew-Woronesch-Bahn; Rschew, Sytschewka, Pensa und Ramsai der Sysran-Wjasma-Bahn und Beschetzk der Rybinsk-Bologoje-Bahn. Der Tarif ist hienach zu berichtigen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neues Tarifheft II G.) Am 1. August tritt ein neues Tarifheft II G (Verkehr zwischen den Rhein- und Main-Umschlagstationen einerseits und den Stationen der ostschweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen andererseits) in Kraft, durch welches die Tarifhefte II G und III G vom 1. August 1887 aufgehoben und ersetzt werden. Neben zahlreichen und theilweise beträchtlichen Ermässigungen treten auch einzelne Frachterhöhungen (jedoch erst vom 1. September ab) in Kraft. Letztere rühren hauptsächlich daher, dass die seitherigen Ausnahmetarife Nr. 3 (für Obst), Nr. 4 (für Zucker), Nr. 10 (für Bier) und Nr. 18 (für Blei), für welche kein Bedürfniss besteht, ohne Ersatz ausser Kraft treten und der Ausnahmetarif Nr. 12 (für Getreide) eingeschränkt wird. Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbureau der General-Direction der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe, von welchem auch der neue Tarif (jedoch nicht vor dem 20. Juli) bezogen werden kann.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. (Ausnahmetarif für Holz.) Vom 15. Juli ab erhält der Ausnahmetarif für Holz im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande unter Ziffer 4, grobe Holzwaaren, vor dem Worte „Satzkisten“ folgenden Zusatz: „Rundholz, gelocht (Haspelholz)“.

Deutsch-Französischer Verband. (Holz-Ausnahmetarif, Nachtrag I.) Zu dem vom 1. Mai giltigen Deutsch-Französischen Holz-Ausnahmetarif (Verkehr über Elsass-Lothringen) ist Nachtrag I, mit Giltigkeit vom 15. Juli ausgegeben worden (gratis).

Deutsche Eisenbahnen. (Nothstandstarif, Nachtrag I.) Zu dem Nothstandstarif für Düngemittel vom 20. Mai ist mit Giltigkeit vom 20. Juli ab der Nachtrag I erschienen. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen eine Bestimmung, nach welcher der Artikel Düngergyps vom 1. September ab auf Seite 1 unter Ziffer I des Haupttarifes in Wegfall kommt nnd nur unter Ziffer II des Tarifes (Güter des Düngekalktarifes) beibehalten wird. Abdrücke des Nachtrages sind durch die Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau auf dem Stadtbahnhof Alexanderplatz in Berlin zu beziehen.

Englisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Nachtrag II zum Theile I.) Am 1. August gelangt der Nachtrag II zum Theile I des Verbands-Gütertarifes für die Englisch-Deutschen Eisenbahnverbände zur Einführung. Derselbe enthält eine Aenderung der Bestimmungen im Artikel 3, Absatz I, des Haupttarifes (Seite 10) und kann von den Besitzern des letzteren bei der Drucksachen-Verwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction in Köln kostenfrei bezogen werden.

Kgl. Eisenbahn - Direction Frankfurt a. M. (Neuer Staatsbahn-Personentarif.) In Folge der am 1. April eingetretenen anderweitigen Abgrenzung der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke tritt für den Directionsbezirk Frankfurt a. M. vom 1. September ab ein neuer Staatsbahn-Personentarif in Kraft. Die Sätze für den Verkehr zwischen den Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. einerseits und den der kgl. Eisenbahn-Directionen Köln und Saarbrücken über Rüdesheim—Bingerbrück andererseits erleiden neben Ermässigungen auch einige unbedeutende Erhöhungen. Näheres ist schon jetzt auf dem Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. in Sachsenhausen, Hedderichstrasse 59, zu erfahren.

Berlin - Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1892. (Nachtrag VII.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli ist der Nachtrag VII zur Einführung gelangt, welcher Aenderungen der besonderen Bestimmungen enthält.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugestandnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
1107	Buschtěhrader Eisenbahn		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten als Frachtgut	ad a) Kaaden-Brunnersdorf ad b) Rakonitz (B.E.B.) [für Sendungen von Beraun] ad c) Saaz (B.E.B.)	Annathal-Rothau	1. Aufgabe in jedem Gewichte 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	a) 36·0 b) 61·4 c) 44·4	32·4 55·3 40·3	3·6 6·1 4·1	Im Rückvergütungswege	Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1896; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Bleistadt				a) 33·9 b) 59·7 c) 42·7	30·6 53·8 38·6	3·3 5·9 4·1			
					Carlsbad				a) — b) 47·5 c) 29·9	— 42·8 26·9	— 4·7 3·0			
					Chodau				a) — b) 51·2 c) 33·9	— 46·1 30·5	— 5·1 3·4			
					Dassnitz				a) 32·8 b) 58·4 c) 41·4	29·6 52·6 37·5	3·2 5·8 3·9			
					Davidsthal				a) 29·9 b) 56·0 c) 38·6	27·0 50·4 34·7	2·9 5·6 3·9			
					Eger (B.E.B.)				a) 40·0 b) — c) 48·2	36·0 — 44·4	4·0 — 3·8			
					Falkenau a. d. Eger				a) 29·6 b) 55·3 c) 38·2	26·7 49·8 34·4	2·9 5·5 3·8			
					Franzensbad (B.E.B.)				a) 39·6 b) — c) 47·8	35·7 — 44·1	3·9 — 3·7			
					Hartenberg				a) 32·4 b) 58·0 c) 41·0	29·2 52·2 36·9	3·2 5·8 4·1			
					Klingenthal (B.E.B.)				a) 40·0 b) — c) 48·2	36·0 — 44·4	4·0 — 3·8			
					Königsberg Maria Kulm				a) 34·6 b) 60·4 c) 43·1	31·2 54·4 39·3	3·4 6·0 3·8			
					Mostau Nebanitz				a) 36·0 b) 61·4 c) 44·4	32·4 55·3 40·3	3·6 6·1 4·1			
					Neusattl				a) — b) 52·6 c) 35·3	— 47·4 31·8	— 5·2 3·5			
					Ober-Graslitz				a) 38·2 b) 63·8 c) 46·5	34·4 57·5 42·7	3·8 6·3 3·8			
					Tirschnitz				a) 38·2 b) 63·5 c) 46·5	34·4 57·2 42·4	3·8 6·3 4·1			
					Unter-Graslitz				a) 37·1 b) 62·4 c) 45·4	33·4 56·2 41·7	3·7 6·2 3·7			
					Zieditz				a) 30·6 b) 56·7 c) 39·3	27·6 51·1 35·4	3·0 5·6 3·9			

<table>
<tr><th rowspan="3">Fortlaufende Nr.</th><th colspan="2">Die Publication erfolgt</th><th colspan="5">Das Zugeständniss wird gemacht:</th><th colspan="2">Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht</th><th>Zugestandener Frachtsatz</th><th>Nachlass vom bestehenden Frachtsatze</th><th rowspan="3">Art der Durchführung</th><th rowspan="3">Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss</th><th rowspan="3">Besondere Bemerkungen</th></tr>
<tr><th rowspan="2">von der</th><th rowspan="2">und im Namen der</th><th rowspan="2">für Artikel</th><th colspan="2">für die Transportstrecke</th><th rowspan="2">bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen</th><th rowspan="2">und gilt in der Zeit</th><th rowspan="2">Bezeichnung</th><th rowspan="2">Frachtsatz per 100 kg</th><th colspan="2" rowspan="2">per 100 kg</th></tr>
<tr><th>von</th><th>nach</th></tr>
<tr><td>1108</td><td>K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen</td><td>Betheiligten Verwaltungen</td><td>Rohes, unreines Steinsalz (Fabriksalz) aus Pos. S 5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I</td><td>Wieliczka</td><td>Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B.
Bilin
Bodenbach St.E.G. und B.N.B.
Braunau
Brüx
Dux
Halbstadt
Hohenelbe
Jungbunzlau
Komotau A.T.E. und B.E.B.
Mähr.-Schönberg
Mähr.-Trübau
Mittelsteine
Politz
Reichenberg
Schreckenstein
Teplitz
Tetschen
Würbenthal</td><td>Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen</td><td>Vom 1. August 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895</td><td>Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894, bezw. Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1895</td><td>Bestehen keine directen Frachtsätze</td><td>kr.
108
123
97
77
126
122
72
98
125
133
94
124
68
83
90
108
118
97
75</td><td></td><td>Im Kartirungswege</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1109</td><td>K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen</td><td>Betheiligten Verwaltungen</td><td>Cement der Pos. C—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I</td><td>Szczakowa</td><td>Orló transit</td><td>Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens</td><td>Vom 1. August 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895</td><td>Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr, Theil II, Heft 3, vom 1. December 1893</td><td>Besteht kein directer Frachtsatz</td><td>40·2 kr.</td><td></td><td>Im Kartirungswege</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1110</td><td>Kaiser Ferdinands-Nordbahn</td><td></td><td>Basaltschotter</td><td>Bautsch
Zauchtel</td><td>Zauchtel
Fulnek</td><td>Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Bestimmung der Sendungen zu Beschotterungszwecken des Bezirksstrassen-Ausschusses in Fulnek. Auf- und Abladen durch Parteiorgane</td><td>Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895</td><td>Localtarife</td><td>Kreuzer
19·5
7·5</td><td>16·0
5·7</td><td>3·5
1·8</td><td>Im Kartirungswege</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1111</td><td>Kaschau-Oderberger Eisenbahn</td><td></td><td>Baumwollgarne, laut Waarenclassification in die Classe „A" gehörig</td><td>Oderberg
Teschen</td><td>Rózsahegy</td><td>Die Sendungen müssen für die ungar. Textilindustrie-Actiengesellschaft bestimmt sein.
a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen.
b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen</td><td>Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende 1895</td><td>Localtarif</td><td>ad a) 90·9 kr.
ad b) 62·9 kr.
ad a) 74·5 kr.
ad b) 54·0 kr.</td><td>ad a) 63 kr.
ad b) 50 kr.
ad a) 54 kr.
ad b) 43 kr.</td><td>ad a) 27·9 kr.
ad b) 12·9 kr.
ad a) 20·5 kr.
ad b) 11·0 kr.</td><td>Im Rückvergütungswege</td><td>Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 einzureichen sind</td><td>Bei Sendungen, die in Oderberg vom Auslande eintreten, wird ausserdem die tarifmässige Ueberfuhrsgebühr aufgerechnet</td></tr>
<tr><td>1112</td><td>Südbahn-Gesellschaft</td><td></td><td>Steine der Pos. S—57 des Tarifes, Theil I</td><td>Branzoll</td><td>Zágráb S.B.</td><td>Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch Partei</td><td>Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895</td><td>Localtarif</td><td>178 Heller incl. ungar. Steuer</td><td>156 Heller incl. ungar. Steuer</td><td>22 Heller</td><td>Im Kartirungswege</td><td></td><td></td></tr>
</table>

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1113	Buschtěhrader Eisenbahn		Dampfstrassenwalze, von Brüx stammend	Komotau transit	Carlsbad und umgekehrt (für den Rücktransport)	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende October 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Classe B	Classe B abzüglich des folgenden Nachlasses	40 Percent	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender und Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens 30. November 1895	

Bau-Ausschreibung.

Bei der aus Staatsmitteln zu erbauenden Eisenbahnlinie Halicz—Ostrów (Tarnopol) ist in der Theilstrecke **Halicz—Podwysokie** die **Ausführung des Unter-, Ober- und Hochbaues,** ausschliesslich der Lieferung des eisernen Ueberbaues der Brücken, der Oberbaumaterialien, der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Einheitspreise, getrennt nach Baulosen.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen in Gulden österr. Währung abgerundet:

Baustrecke	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen, Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Von der Station Halicz über Słobódka und Bołsowće einschliesslich der Station Bołsowće	1	0·265 / 10·180	9·916	209.384	38.441	7.008	45.500	300.333
Von Herbutón über Skomorochy und Swistelnicki einschliesslich der Station Skomorochy stare	2	10·180 / 20·000	9·808	164.155	51.713	7.032	71.000	293.500
Von Swistelnicki über Lipica dolna und gorna bis nach Podwysokie einschliesslich der Station Lipica dolna	3	20·000 / 29·520	9·603	112.181	51.516	5.615	50.000	219.312
		Zusammen .	29·327	485.720	141.270	19.655	166.500	813.145

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung I in Tarnopol einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am 12. August 1895, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juli 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 84. **Wien, 20. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 3. Juni 1895, wirksam für das Herzogthum Schlesien, betreffend die Förderung des Bahnwesens niederer Ordnung.*)

Mit Zustimmung des Landtages Meines Herzogthumes Schlesien finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Ausführung jener für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bahnen niederer Ordnung (Localbahnen, Secundärbahnen, Vicinalbahnen, Kleinbahnen u. dgl.), deren Nothwendigkeit oder Nützlichkeit vom Standpunkte der Landesinteressen ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten (insbesondere Bezirke, Gemeinden und Private) ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, kann vom Lande gefördert werden, entweder

a) durch Garantirung eines jährlichen Reinerträgnisses behufs Sicherstellung der höchstens vierpercentigen Verzinsung und der innerhalb der Concessionsdauer planmässig zu bewirkenden Tilgung des durch Ausgabe von Prioritätsobligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen) oder durch Aufnahme eines Hypothekar-Anlehens zu beschaffenden Theiles des Anlagecapitals der betreffenden Localbahn, oder

b) durch Gewährung eines bücherlich sicherzustellenden, mit höchstens vier Percent verzinslichen und innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Darlehens, eventuell gegen Refundirung in Prioritätsobligationen, in beiden Fällen bis zur Höhe von siebzig Percent des vom Landesausschusse (§ 10) anerkannten Bauaufwandes;

c) durch Gewährung von nicht rückzahlbaren Beiträgen mittelst einmaliger Capitalszahlung oder in Annuitäten.

Ausserdem kann das Land nach Beschaffenheit der obwaltenden besonderen Verhältnisse sich an der Capitalsbeschaffung für solche Bahnen niederer Ordnung auch dadurch betheiligen, dass dasselbe entweder eine Reinertragsgarantie im Sinne der Bestimmung in lit. a) bezüglich der zur Ergänzung des Bauaufwandes auszugebenden, mit einer höchstens vierpercentigen Vorzugsdividende auszustattenden und innerhalb der Concessionsdauer zu tilgenden Prioritätsactien gewährt, oder Prioritäts-, bezw. Stammactien zum vollen Nennwerthe übernimmt.

§ 2.

Die im § 1 vorgesehene Unterstützung von Bahnen niederer Ordnung durch das Land kann nur dann eintreten:

a) wenn die Nothwendigkeit oder Nützlichkeit des beabsichtigten Eisenbahnbaues vom Standpunkte der Landesinteressen durch Beschluss des Landtages anerkannt wird (§ 9) und

b) wenn Seitens der Interessenten und des Staates gemeinsam oder Seitens eines dieser beiden Theile allein, entweder

1. nach Massgabe des Erfordernisses für den Bahnbau einzuzahlende nicht rückzahlbare Beiträge zu dem durch den Landesausschuss anerkannten Bauaufwande in der Höhe von wenigstens fünfundzwanzig Percent oder gegen Uebernahme von Actien des Unternehmens zum vollen Nennwerthe zugesichert werden oder

*) Enthalten im XIV. Stücke des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Herzogthum Ober- und Nieder-Schlesien vom 3. Juli 1895 unter Nr. 45.

2. die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Bahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagecapitals innerhalb der Concessionsdauer nicht ausreichen sollte, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel ($^3/_8$) dieses jährlichen Gesammterfordernisses zu leisten.

§ 3.

Für den Bau und Betrieb, sowie für die gesellschaftliche Verwaltung der nach § 1 dieses Gesetzes vom Lande geförderten Bahnen ist unter entsprechender Einflussnahme des Landesausschusses in der Regel im Wege einer Vereinbarung mit der Staatsverwaltung oder mit der Verwaltung der Anschlussbahn Vorsorge zu treffen.

§ 4.

Für jene Bahnen niederer Ordnung, deren Baucapital ganz oder zum Theil durch Uebernahme von Stammactien Seitens der Interessenten, des Landes oder des Staates aufgebracht wird, sind besondere Actiengesellschaften zu bilden.

Der Gesellschaftsvorstand hat aus höchstens neun Mitgliedern zu bestehen, von welchen zwei vom Landesausschusse bestellt werden.

In die Gesellschaftsstatuten ist die Bestimmung aufzunehmen, dass die Functionen des Vorstandes der Gesellschaft als Ehrenämter unentgeltlich zu versehen sind.

Auch ist in den Statuten nach Massgabe der von Fall zu Fall zwischen den betheiligten Factoren zu treffenden Vereinbarungen zu bestimmen, ob und inwieweit eine Rückzahlung der vom Lande aus dem Titel der Reinertragsgarantie (§ 1, Z. 1) etwa geleisteten Vorschüsse nebst Zinsen aus den Reinerträgnissen des betreffenden Bahnunternehmens stattzufinden haben wird.

§ 5.

Die Prioritätsactien jener Actiengesellschaften, welche für die auf Grund dieses Gesetzes vom Lande subventionirten Bahnen gebildet werden, haben Anspruch auf eine vierpercentige Vorzugsdividende vor den Stammactien.

Prioritäts- oder Stammactien, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes in den Besitz des Landes gelangen, dürfen vor Ablauf eines Jahres, vom Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Eisenbahnlinie an gerechnet, nicht veräussert werden.

§ 6.

Erklärungen der Interessenten (Bezirke, Gemeinden und Private), womit dieselben sich zur Uebernahme von Actien, zu nicht rückzahlbaren Beitragsleistungen, zu Grundabtretungen, Materiallieferungen und sonstigen Naturalleistungen verpflichten, müssen rechtsverbindlich in der vom Landesausschusse (§ 10) festzusetzenden Form abgegeben werden.

Sollten Interessenten (Gemeinden, Bezirke, Private) mit der Erfüllung solcher Verpflichtungen im Rückstande bleiben, so ist der Landesausschuss berechtigt, gegen Gemeinden und Strassenbezirke in analoger Anwendung des Gesetzes vom 6. Jänner 1891, L.-G.-Bl. Nr. 11, gegen sonstige Interessenten im Wege der politischen Execution vorzugehen.

§ 7.

Die Zulässigkeit und die Bedingungen für die Benützung von Bezirks- und Gemeindestrassen zur Anlage und zum Betriebe von Bahnen niederer Ordnung sind, unbeschadet der der Staatsverwaltung gesetz- und concessionsmässig vorbehaltenen Einflussnahme auf solche Anlagen, vom Landesausschusse festzustellen.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass für eine solche Benützung ein besonderes Entgelt in keinem Falle zu entrichten ist, und dass alle thunlichen, zum Mindesten aber jene Erleichterungen und Begünstigungen Anwendung zu finden haben, welche naeh den jeweilig geltenden Normen für Reichsstrassen vorgeschrieben sind.

§ 8.

Das Jahreserforderniss für die auf Grund dieses Gesetzes durch das Land übernommenen Verpflichtungen ist mit der entsprechenden Bedeckung durch den Landesvoranschlag anzusprechen und ist die ordnungsmässige Verwendung der bewilligten Geldmittel im Landes-Rechnungsabschlusse auszuweisen.

§ 9.

Dem Landtage bleibt die Beschlussfassung und Entscheidung über die Art und Höhe der einzelnen Bahnunternehmungen aus Landesmitteln zu gewährenden finanziellen Unterstützung, über die näheren Modalitäten der hiezu erforderlichen Geldbeschaffung und über die Veräusserung von in den Besitz des Landes gelangten Prioritäts- oder Stammactien der Bahnunternehmungen vorbehalten.

§ 10.

Dem Landesausschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 9 der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse.

Insbesondere obliegt dem Landesausschusse die Prüfung der vorgelegten Projecte, deren Kosten, unbeschadet der eventuellen Refundirung derselben aus dem Anlagecapitale der betreffenden Bahnlinie, von den Interessenten zu bestreiten sind, ferner die Einleitung und Durchführung der Vorerhebungen und Verhandlungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahn-Verwaltungen, sowie die Vornahme der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung, die Einflussnahme auf den Bau und Betrieb der Bahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, sowie die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages nothwendigen finanziellen Transactionen.

Insolange dem Landesausschusse nicht eigene Organe zur fachlichen Beurtheilung von Bahnprojecten in technischer und commercieller Beziehung zur Verfügung stehen, hat derselbe seinen Anträgen und Beschlüssen das Ergebniss der diesfalls durch Organe der Regierung gepflogenen Prüfung zu Grunde zu legen.

§ 11.

Zur Prüfung der auf Grund dieses Gesetzes zu fördernden Bahnprojecte und zur Erörterung der auf ihre finanzielle Unterstützung aus Landesmitteln bezughabenden Fragen wird ein Landeseisenbahnrath errichtet, dessen Zusammensetzung, Organisation und Wirkungskreis vom Landtage über Antrag des Landesausschusses festgestellt wird.

§ 12.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Lainz, den 3. Juni 1895.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Bacquehem** m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Erlass des k.k. Handelsministeriums vom 10. Juli 1895, Z. 36.720, an sämmtliche österr. Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend den Termin für die Uebersendung der Verzeichnisse über die landwehrpflichtigen Eisenbahn-Bediensteten.

Mit dem hierortigen Erlasse vom 14. April 1895, Z. 21.159, wurden die geehrten Verwaltungen von der Seitens des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung unterm 6. April 1895, Z. 7814/815 IV b, getroffenen Verfügung in Kenntniss gesetzt, wonach die im Punkte 3 des h. o. Erlasses vom 29. September 1874, Z. 28.444 (Centralbl. für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 113 ex 1874), erwähnten Verzeichnisse über die landwehrpflichtigen Eisenbahn-Bediensteten bis Ende April jeden Jahres den Landwehr-Territorial-Commanden zu übersenden sind.

Laut Mittheilung des genannten k. k. Ministeriums vom 20. Juni 1895, Z. 14.580/1529 IV b, haben sich jedoch in Folge der nicht genauen Einhaltung des festgesetzten Termines Seitens einzelner Bahnverwaltungen hinsichtlich der rechtzeitigen Verständigung der nach den vorbezeichneten Verzeichnissen zur Vorwaffenübung einzuberufenden Mannschaft Schwierigkeiten ergeben.

Es erscheint aus diesem Grunde wünschenswerth, den Termin für die Uebersendung der bezeichneten Verzeichnisse auf einen früheren Zeitpunkt zu verlegen.

Die geehrte Verwaltung wird sohin über Wunsch des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung angewiesen, die in Rede stehenden Verzeichnisse den betreffenden Landwehr-Territorial-Commanden in Hinkunft bereits mit Ende März jeden Jahres zu übermitteln.

Wien, am 10. Juli 1895.

Für den Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Wrba m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Wies nach Eibiswald und für eine Localbahn von Köflach nach Krennhof.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Landesausschusse des Herzogthumes Steiermark in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachbezeichnete normalspurige Localbahnen, und zwar:

1. von der Station Wies der k. k. priv. Graz-Köflacher Bahn nach Eibiswald, und
2. von der Station Köflach der k. k. priv. Graz-Köflacher Bahn nach Krennhof

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. Juli 1895. Z. 33.673.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 414. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Juli wird die Specialberathung über das Budget fortgesetzt. Bei der Verhandlung über den Etat des Handelsministeriums beantragte Abg. Dr. Ritter von Kraus den Bau der Linie Hartberg—Aspang und die Verstaatlichung der Bahn Wien—Aspang.

Abg. Pfeifer beantragt und begründet eine Resolution, wonach die Regierung dringend eingeladen wird, in den Gesetzentwurf über die im Jahre 1896 sicherzustellenden Localbahnen auch die Weiss-Krainer Bahn aufzunehmen.

Abg. Dr. Fux wies zunächst auf die von der kgl. ungar. Regierung erlassene Verordnung hin, die den österreichischen Fabrikanten und Spediteuren bei der Waareneinfuhr nach Ungarn die Verfassung genauer Specificationen zur Pflicht mache. Dieser Vorgang müsse Befremden erregen. Entweder wolle sich Ungarn zum Ausgleiche rüsten und zu diesem Behufe genaue statistische Ausweise über den Import österreichischer Erzeugnisse haben, oder es geschehe dies, um für jene Artikel, welche besonders stark aus Oesterreich nach Ungarn importirt werden, in Ungarn selbstständige Industrien zu errichten. Redner besprach dann die Frage der Eisenbahn-Verstaatlichung und bedauerte, dass diese Action plötzlich stillstehe. Im Interesse einer gesunden Verkehrs- und Tarifpolitik sei es aber nothwendig, dass z. B. die Nordwestbahn ehestens verstaatlicht werde.

Zum Schlusse befürwortete Redner die Schaffung der mährischen Eisenbahnlinien Grulich—Hochstein, Bärn—Hof und Olbersdorf—Hotzenplotz.

Leiter des Handelsministeriums Dr. Ritter von Wittek behält sich die Besprechung der Eisenbahnwünsche, welche schon geäussert wurden, für einen späteren Zeitpunkt der Debatte vor, weil er diese Sache gern im Zusammenhange behandeln möchte.

Abg, Graf Hompesch urgirte die Anfertigung der Detailprojecte für die Linie Rozwadów—Przeworsk. Weiter wünscht er die Vermehrung jener Waggons, welche eine grössere Ladefläche haben und sich zum Transporte voluminöser Artikel von geringem Gewichte, wie Korbwaaren u. dgl., eignen, sowie eine Ausgleichung unserer Tarife zu Gunsten der Hausindustrie mit jenen Ungarns.

Abg. Kaiser besprach sodann die Forderungen Schlesiens in Eisenbahn-Angelegenheiten. Die Regierung möge nicht auf den Weiterbau der Linie Troppau—Bennisch mit Anschlus an die Mährisch-schlesische Centralbahn vergessen, ebenso wäre der Plan, das Mohra-Thal zu erschliessen, zu befürworten. Endlich regte Redner den Weiterbau der Linie von Nicklasdorf nach Zuckmantel an, und wünschte, dass die Regierung schon jetzt beruhigende Auskunft über die Herstellung und Betriebsübernahme der geplanten Zweiglinie Jauernig—Weidenau gebe.

Abg. Wimhölzel klagte über den geringen Verkehr auf der Donau. Geeignet eine Belebung des Verkehres auf der oberen Donau herbeizuführen, sei die Schaffung eines Donauhafens. Die ganze obere Donau besitze keinen Hafen, und die Anlage eines Winterhafens sei die Hauptbedingung für die Hebung des Schiffahrtsverkehres. Dieser in Linz zu schaffende Winterhafen könnte successive angelegt werden. Die Anlage eines Winterhafens in Linz, dessen Kostenerforderniss von etwa 40.000 fl. aus dem Budgettitel „Ausserordentliche Donauarbeiten" gedeckt werden könnte, empfehle sich auch aus dem Grunde, weil die Marine die Donaumonitore seit neuerer Zeit auf der Linzer Schiffswerfte bauen und repariren lasse. Redner richtete an die Regierung das Ersuchen, die Anlage dieses Winterhafens in wohlwollende Erwägung zu ziehen und eventuell schon in diesem Jahre aus der Dotation für die ausserordentlichen Donaubauten einen entsprechenden Betrag hiefür zu verwenden.

Abg. Spinčić beantragte und begründete folgende Resolutionen:

„Die Regierung wird eingeladen, die schon im Jahre 1894 begonnene Vertiefung des Meeresbodens auf 2·8 Meter unter dem Meeresniveau bei Ebbe um den Molo von Ponte auf der Insel Veglia (Krk) zu Ende führen zu lassen und eine Riva zwischen der Westseite des Molo und der erstfolgenden Anbindungssäule zu bauen."

„Die Regierung wird eingeladen, die Verbindung mittelst Dampfers der subventionirten Gesellschaft zwischen Rieka, Ponte und Baska auf der Insel Veglia (Krk) thatkräftig zu fördern."

„Aus Anlass von verschiedenen Klagen wegen Vertheilung von Unterstützungen Seitens des Pio fondo di marina wird die Regierung eingeladen, die alljährliche Veröffentlichung eines Ausweises über die Vertheilung dieser Unterstützungen in geeigneter Weise zu veranlassen."

Die Verhandlung wurde sodann abgebrochen.

In der 415. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. Juli steht in Verhandlung der Voranschlag des Handelsministeriums, Titel 1 bis 9, „Eigentlicher Staatsaufwand".

Abg. Dr. Menger betont die Wichtigkeit des in Berathung stehenden Ressorts für die gesammte wirthschaftliche Entwicklung Oesterreichs. Von besonderer Bedeutung sei der Ausbau eines ausreichenden Localbahnnetzes, insbesondere in den Gebirgsländern, in den Alpenländern, in Böhmen, Mähren und Schlesien. Redner wolle nur bezüglich Schlesiens einige dringende Wünsche vorbringen. In vielen Gegenden sei Schlesien ungemein dicht bevölkert; es sei dies eine Folge der blühenden Hausindustrie. Diese industriereichen Gegenden müssen durch Localbahnen in die Lage versetzt werden, ihre Erzeugnisse auf den Weltmarkt zu bringen. So seien folgende Localbahnen ein dringendes Bedürfniss: eine solche durch das Oppa-Thal bei Zuckmantel, eine nördlich von Freudenthal, die Linien Bennisch—Freudenthal und Bennisch—Kriegsdorf und Linien nach Jauernig und Weidenau.

Abg. Dr. Graf Kaunic erörtert die gewerblichen Verhältnisse und bemerkt in Bezug auf das Confectionärwesen, dass zahlreiche Familien bei Prossnitz, Sternberg und Schönberg und in anderen Theilen Mährens im kärglichsten Stücklohne arbeiten. Es möge eine Zeit gegeben haben, wo die Hausindustrie berechtigt war, jetzt aber sei sie in ein klägliches Sitzgesellenthum ausgeartet. Es sei auch nicht richtig, dass die Localbahnen diesen Arbeitern nützen würden, denn diese tragen ihre Arbeiten auf dem Rücken in die Städte. Ein schnelleres und billigeres Verkehrsmittel würde nur wieder den Confectionären Vortheil bringen.

Abg. Szczepanowski vermisst in unserer volkswirthschaftlichen Entwicklung den grossen Zug, welchen unsere Nachbarreiche: Deutschland, Russland und Rumänien aufzuweisen haben. Es handle sich da hauptsächlich um die allgemeine Verkehrspolitik, insofern dieselbe den Export möglichst zu begünstigen trachten müsse, der auf die Handels- und Zahlungsbilanz von Einfluss sei. Er bespricht ferner auch die Frage der Getreidefrachten und die Schaffung von Schmalspurbahnen in Galizien.

Nach den Ausführigen des Referenten Abg. Dr. Hallwich werden die in Verhandlung stehenden Positionen angenommen.

Abg. Dr. Laginja begründete mehrere Resolutionen, welche die Errichtung von Postämtern in mehreren Bezirken Istriens, ferner die Verwendung von dreisprachigen Drucksorten im Postverkehre Istriens bezwecken, sowie das Verlangen stellen, dass die Stationsnamen auf der Strecke Divacca—Pola in der landesüblichen Sprache benannt werden.

Bei der Verhandlung über die Capitel „Staatseisenbahnbau" und „Staatseisenbahnbetrieb" (Berichterstatter Abg. Dr. Ritter von Meznik) verlangte

Abg. Dötz im Interesse seines Wahlbezirkes mehrere Abänderungen an der Fahrordnung der Franz Josef-Bahn. Er trat für die Gewährung der freien Bahnfahrt an die einberufenen Reservisten ein und befürwortete eine Aufbesserung der Bezüge der Conducteure und Zugsführer. Er beantragte im eigenen Namen, sowie im Namen des Abg. Schlesinger zwei Resolutionen wegen Einrechnung eines Fünftels des Gehaltes an Stelle des Quartiergeldverlustes in die Pensionsansprüche der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen und wegen Erhöhung der Bezüge des Güterzugspersonals.

Abg. Freiherr von Morsey besprach die Nothwendigkeit des Ausbaues der Eisenbahn Hartberg-Aspang und kam dann auf den Mahlverkehr zu sprechen, bezüglich dessen er eine energische Haltung der Regierung erwartet. Die cisleithanischen Mühlen wären auch in tarifarischer Hinsicht zu unterstützen Schliesslich empfahl er Namens des Abg. Doblhamer eine Resolution, betreffend die Aenderung des Fahrplanes auf der Eisenbahnlinie Attnang—Schärding.

Abg. Kaftan erörterte zunächst die Frage des Localbahnbaues und wendete sich sodann zur Besprechung der Verstaatlichungsaction. Materiell habe die Verstaatlichung dem Staate gegenüber dem Garantiesystem zwar keine namhaften Vortheile gebracht; wenn Redner trotzdem für die Verstaatlichung neuer wichtiger Linien sich erkläre, so geschehe dies, weil er dem volkswirthschaftlichen Momente mehr Gewicht beilege als dem fiscalischen. Wenn die Verstaatlichungsaction des Grafen Wurmbrand gescheitert ist, so sei dies hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass man sich eine zu grosse Aufgabe gestellt und mit dem schwierigsten Theile dieser Aufgabe, mit der Verstaatlichung der Südbahn, begonnen habe. Es wäre richtiger gewesen, vorerst die Oesterreichische Nordwestbahn und die Staatseisenbahn-Gesellschaft zu verstaatlichen, um in Bruck und Marchegg den Ungarn die Tarife dictiren zu können. Redner anerkannte, dass der Staatsbahnbetrieb in den letzten Jahren einen erfreulichen Aufschwung aufzuweisen habe, und empfahl die Aufstellung eines festen Programmes für die Nachschaffungen der Fahrbetriebsmittel, sowie die Gründung eines Erneuerungsfonds. Zum Schlusse brachte er eine Reihe von speciellen Wünschen rücksichtlich des Eisenbahnbetriebes in Böhmen vor und urgirte die Einführung der Staatsbahntarife auf der Böhmischen Westbahn.

Leiter des Handelsministeriums Sectionschef Dr. Ritter von Wittek

erklärte gegenüber den zahlreichen in Bezug auf das Localbahnwesen geäusserten Wünschen, dass das Handelsministerium bemüht sei, die anhängigen Verhandlungen rücktichtlich der Localbahnprojecte bestens zu fördern. Das System der Realisirung der Localbahnen mit Hilfe der Länder habe schon eine tiefe Wurzel gefasst, und durch die Vertheilung der finanziellen Lasten zwischen den Interessenten, den Ländern und dem Reiche sei das Mittel geboten, viel Nützliches zu schaffen. Es müsse jedoch bei allen diesen Actionen immer darauf Bedacht genommen werden, dass die Landesfinanzen nicht übermässig belastet werden, und es sei daher eine Aufgabe der Regierung, eine Ueberstürzung hintanzuhalten. Aus dieser Erwägung richte Redner an das Haus die Bitte, dahin zu wirken, dass Seitens der betheiligten Interessenten selbst in Bezug auf die gleichzeitige, plötzliche und sofortige Realisirung einer grossen Anzahl von Projecten Mass gehalten werde.

Redner begrüsste in dieser Beziehung den Gedanken einer

programmatischen Ausgestaltung, einer wohlüberlegten Vertheilung der Lasten und der Arbeit auf längere Zeit. Er verwies auf die Nothwendigkeit, den technischen Apparat bei den Landes-Eisenbahnämtern auszugestalten, indem er hervorhob, dass der Grund der vielfach beklagten Verzögerungen in der Unzulänglichkeit des Apparates sowohl im Centrale als bei den Ländern liege. Redner bat das Haus, die Versicherung entgegenzunehmen, dass das Handelsministerium bemüht ist, die Arbeiten fleissig und so viel als möglich zu fördern.

Sodann kam er auf die Frage der Verstaatlichungsaction zu sprechen. Das Haus werde in dieser Richtung nicht etwa eine programmatische Aeusserung erwarten. Die Aufgabe des Handelsministeriums für die nächste Zeit sei es, die Verwaltung der Eisenbahnen ohne Unterschied, ob sie Staatsbahnen oder Privatbahnen sind, so zu leiten und zu beeinflussen, dass die Verwaltung möglichst gut sei und den öffentlichen Interessen möglichst diene. Bei der Erfüllung dieser Aufgabe kommt natürlich die Wahrung jener Rechte in Betracht, welche der Staat gegenüber den Privatbahnen hat. Es ist Aufgabe der Regierung, über diese Rechte zu wachen; auch insoweit sie sich auf die Einlösung beziehen, diese Rechte zu wahren, und dort, wo sie getrübt oder verdunkelt sind, eine Klarstellung anzustreben. Es kann allerdings der Fall eintreten, dass das eine oder andere Mal diese Rechte auch zur Ausübung gelangen. Wenn diese Ausübung erfolgt, so wolle dies nicht vom Gesichtspunkte einer grossen Verstaatlichungsaction angesehen werden, sondern von dem bescheideneren Standpunkte einer pflichtgemässen Administration. Diese Administration habe vor Allem die Aufgabe, die Interessen des Staates wahrzunehmen, und es erscheine daher ausgeschlossen, dass irgendwelche grössere Opfer aus Anlass der Ausübung des Einlösungsrechtes von Seite des Handelsministeriums in Aussicht genommen werden. Redner widmete dann dem Staatseisenbahnbetriebe einige Bemerkungen und constatirte insbesondere gegenüber den Angriffen gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung, zumal gegen den früheren Präsidenten der General-Direction der Staatsbahnen, in Betreff des Beitrittes der Staatsbahnbediensteten zur „Austria“, dass die diesbezüglichen Vorwürfe, wie aus den Acten hervorgehe, ganz unbegründet seien. Er halte es für seine Pflicht, einen ehemaligen hohen Staatsfunctionär, der eine lange, ehrenvolle Carrière im öffentlichen Leben hinter sich habe, gegen diese auf unrichtigen Informationen beruhenden Angriffe in Schutz zu nehmen.

Was den Betrieb der Staatsbahnen anbelangt, sei es das Bestreben der Staatseisenbahn-Verwaltung, in jeder Richtung fortwährend technisch fortzuschreiten. Wo es sich um die Sicherheit und den besseren Betrieb handle, dürfe das Geld allerdings nicht gescheut werden. Man müsse es aber doch haben, um es ausgeben zu können. Unsere Staatsbahnen dürfen nicht zurückbleiben sowohl in Bezug auf die erhöhte Sicherheit und Leistungsfähigkeit, als auch in Bezug auf die Vorsorge für das Personal; sie müssen in dieser Richtung ein gutes Beispiel geben. Um die hiefür nothwendigen Mittel aufzubringen, bleibe nichts übrig, als zu dem eben so unpopulären als unangenehmen Mittel einer Aufbesserung der Tarife zu greifen. Redner vermeide den Ausdruck „Regulirung“, weil er unangenehm klinge. Er könne sich in Bezug auf diese Frage auf eine gewichtige Stimme berufen, welche sich in dieser Richtung schon längst im Hause äusserte. Er müsse jedoch hervorheben, dass er durchaus nicht für eine überspannte Tariferhöhung sei, da er sehr wohl wisse, dass man mit übertriebenen Tariferhöhungen den Verkehr nur tödtet. Er werde von der in Aussicht genommenen Erhöhung der Personentarife nur einen mässigen Gebrauch machen und über die Grenze der Nordwestbahn mit dem Einheitstarife 1·25 nicht hinausgehen; dass sei eine so milde und mässige Erhöhung, dass auch die Bevölkerung sich hierüber nicht werde beklagen können.

Es werde mit dem Aufgebote aller Kräfte daran gearbeitet, diesen Tarif bereits am 1. September einzuführen, mit welchem Tage er auch auf der Böhmischen Westbahn eingeführt werden wird. Das Handelsministerium werde aber auch daran gehen müssen, zu studiren, ob nicht auch eine mässige Erhöhung der Frachttarife im Stande wäre, die Einnahmen der Staatsbahnen zu verbessern. Dabei sei nicht an eine lineale Erhöhung der Tarife gedacht; nur die Localtarife sollen mässig erhöht werden, dagegen soll überall dort, wo es sich um die Concurrenz gegenüber dem Auslande handelt, auf die Erhaltung unserer Concurrenzfähigkeit Bedacht genommen werden. Das gelte insbesondere für unseren Export und unseren Seehafen. In dieser Richtung seien die Tarife durchaus nicht erhöhbar, weil unser Export das nicht vertragen würde.

Zum Schlusse kam Redner auf die Frage der Stellung der Beamten zu sprechen. Die Interessen der Privatbahnbeamten seien gewiss sehr wichtig; noch höher aber stehe der Regierung die Nothwendigkeit, dass der Dienst auf den Privatbahnen ordentlich gehandhabt werde. Dazu gehöre eine stramme, tüchtige Disciplin, an welcher absolut nicht gerüttelt werden dürfe. Mit dieser Einschränkung, welche gewisse Agitationen ausschliesse, werden die Bestrebungen der Privatbahnbeamten nach Verbesserung ihrer rechtlichen Stellung auch vom Handelsministerium als vollkommen begründet anerkannt. Das Handelsministerium verfolge seit langer Zeit den Plan, im Wege des gütlichen Einvernehmens mit den Eisenbahn-Verwaltungen dahin zu streben, dass die Dienstesvorschriften der Privatbahnbeamten verbessert und auf das Niveau der Staatsbahnbeamten gehoben werden.

In Bezug auf die Verbesserung der materiellen Bezüge müsse anerkannt werden, dass von Seite der Eisenbahn-Verwaltungen Vieles geschehen sei. Es sei jedoch auch in dieser Richtung der Wunsch berechtigt, dass den Privatbahnbeamten die durch die Theuerungsverhältnisse und andere Umstände erschwerte Existenz möglichst erleichtert werde. Eines der grössten und wichtigsten Probleme der Eisenbahn-Verwaltung sei es, dahin zu streben, dass die zahlreichen Arbeiter, welche zum Betriebe der Eisenbahnen so nothwendig sind wie die Beamten, aber bisher in einem ganz labilen Verhältnisse standen, in ein stabiles Dienstlagenverhältniss gebracht werden.

In dieser Richtung haben die Staatsbahnen eine ausserordentlich wichtige Initiative ergriffen und tausenden von Arbeiten, welche früher unsicher und den Eventualitäten des Tages ausgesetzt gearbeitet haben, eine gesicherte Existenz verschafft. Es ist Aufgabe der Regierung, dahin zu wirken, dass Seitens der Privatbahnen der gleiche Gedanke realisirt werde, womit zu einer durchgreifenden Verbesserung der Lage der Eisenbahnarbeiter der Grund gelegt sei. Diese Bestrebungen werden gewiss auch die Billigung des Hauses finden.

Abg. Dr. Ritter von Rainer plaidirte für die Erbauung der Karawanken-Bahn zur Verbindung des Hinterlandes mit Triest. Die Frage der Verstaatlichung der Südbahn dürfe mit der Frage einer neuen Bahnverbindung nicht in Verbindung gebracht werden. Redner hofft, dass baldigst ein Theil dieser Bauten in Angriff genommen werden wird.

Abg. Polzhofer klagte über Uebelstände auf der Linie Schwechat—Mannersdorf der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und beantragte zur Beseitigung derselben eine Resolution. Namens des Abg. Schneider beantragte Redner auch eine Resolution wegen einer Ueberbrückung der Westbahn in Fünfhaus.

Präsident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Sectionschef Dr. Ritter von Biliński erörterte eine Reihe von technischen Fragen. Gegenüber einer Bemerkung, dass die Staatsbahnverwaltung verpflichtet sei, geradezu an der Spitze des technischen Fortschrittes zu marschiren, wies der Redner auf die in jüngster Zeit erfolgte Einführung der neuen Schnellzugsmaschinen, sowie des Luxuszuges Wien—Karlsbad hin, welche Einrichtungen beweisen, dass der Staatsbahnverwaltung der technische Fortschritt sehr am Herzen liege. Die Staatsbahnverwaltung sei wiederholt in der Lage, ihr vorgeschlagene Erfindungen zu erproben und zu prüfen, aber das alles habe eine Grenze, über die nicht hinausgegangen werden dürfe, denn in erster Linie kommen dabei finanzielle Rücksichten in Betracht.

Gegenüber dem in der Debatte und früher schon im Ausschusse gemachten Vorwurfe, dass die Staatsbahnverwaltung eine Bremse, die ihr angeboten wurde, und bezüglich welcher ihr Seitens des Erfinders auch ein Zug zur Erprobung zur Verfügung gestellt wurde, nicht erprobt habe, erklärte der Regierungsvertreter, dass diese Bremse bisher überhaupt nur in Bayern erprobt wurde, der General-Direction aber amtliche Berichte zur Verfügung stehen, aus denen hervorgeht, dass die Versuche in der Praxis ein ungünstiges Resultat ergeben haben. Es seien überdies, zwar nicht auf den Linien der Staatsbahnen, sondern auf anderen österreichischen Linien, unter Intervention des Kriegsministeriums sehr weitläufige Proben damit gemacht worden, welche alle sehr ungünstige Resultate ergaben.

Was die Anwendung der Bremsen betreffe, so gebe es nur zwei Systeme, die in Betracht kommen können, nämlich die Luftdruck- und die Vacuumbremse. Es müsse zugegeben werden, dass die jetzige Vacuumbremse, nachdem sie nicht continuirlich und nicht automatisch ist, nicht als das Ideal einer Bremse angesehen werden könne, sie wirke allerdings auch bei langen Zügen, aber es kommt hier mehr auf die Schnelligkeit als auf die Länge des Zuges an.

Der Herr Regierungsvertreter erklärte, er habe die Verfügung getroffen und auch bei den anderen Bahnen den Antrag gestellt, dass die continuirliche automatische Bremse eingeführt

werde. Das sei zwar schwer, indem auf der einen Seite die Hardy-Bremse und auf der anderen Seite die Westinghouse-Bremse schon acceptirt wurde. Eine von beiden werde, und zwar in der allerkürzesten Zeit, eingeführt werden.

Der Herr Regierungsvertreter bemerkte, die vielleicht im Publicum verbreitete Ansicht, dass man für das Personal nicht sorgt, sei unrichtig. Er verweist auf die Erhöhung der Posten der neunten und achten Diensteselasse, sowie auf die Vermehrung der Zahl der Ober-ingenieure. Personal, welches nicht zu leben habe, gebe es bei den Staatsbahnen nicht. Redner verwies darauf, dass in der letzten Zeit eine Zahl von 6600 Arbeitern fix angestellt wurde. Das Gros der Arbeiter sei zufrieden. Ein schlichter Arbeiter habe ihm gesagt: „Sie haben die Arbeiterfrage besser gelöst als es irgendwo in Europa geschehen ist." Es geht den Arbeitern und Beamten gut; mit der Sorge für dieselben erfülle die Staatsbahnen-Verwaltung nur ihre Pflicht; das Personal der Staatsbahnen sei auch ein musterhaftes und opferwilliges.

Abg. Bulat befürwortete die vom Eisenbahnausschusse vorgeschlagene Resolution, betreffend Herstellung der Eisenbahnlinie Spalato—Aržano und Aržano—Bugojno mit den Linien Bugojno—Dolni Vakuf—Lašva und Bugojno—Dolni Vakuf—Jajce—Prjedor.

Die Verhandlung wurde sodann abgebrochen.

Bei der hierauf erfolgten Verlesung von Dringlichkeitsanträgen und Interpellationen überreichten die Abgeordneten Wenger, Dr. Kronawetter und Genossen einen Dringlichkeitsantrag, durch welchen die Regierung aufgefordert wird, geeignete Verfügungen zu treffen, dass, soweit nur immer möglich, durch die Arbeiten der Commission für die Wiener Verkehrsanlagen der Schiffahrtsverkehr der Flösse, Ruder- und Dampfschiffe im Wiener Donaucanale nicht behindert werde.

In der 416. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Juli schreitet das Haus zur Tagesordnung und setzt die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1895 fort. In Verhandlung stehen die Titel 12 bis 15 des Capitels 27 „Handelsministerium" (Staatseisenbahnen etc.).

Abg. Dr. Gessmann schildert die übermässige Anstrengung und Ueberbürdung der Verkehrsbeamten, sowie insbesondere der Streckenwächter und verlangt eine grössere Schonung derselben, nicht nur im Interesse dieser schwer überlasteten Bediensteten, sondern auch im Interesse der Sicherheit des auf den Bahnen verkehrenden Publicums. Redner tritt sodann für die Schaffung einer Dienstpragmatik bei den Privatbahnen ein; nur durch eine solche werde der Beamte vor Willkür geschützt sein. Redner erzählt Beispiele von Fällen auffallender Willkür, insbesondere bei Dienstesentlassungen. Redner anerkennt, dass der gegenwärtige Präsident der General-Direction der Staatsbahnen bestrebt sei, die materielle Lage der Beamten nach Möglichkeit zu verbessern. Er erwartet eine gleichförmigere Berechnung der Löhne in den Staatsbahnwerkstätten und bespricht die Unzukömmlichkeiten bei dem Lebensmittelmagazine der Bahnbediensteten, bei Beschaffung der Uniformen u. s. w. Er tritt für eine Vermehrung der Züge zwischen Absdorf und Hadersdorf im Interesse des sehr vernachlässigten Kampthales ein und verlangt im Namen des Abg. Jax einen Umbau des Bahnhofes in Amstetten, auf welchem wegen ungünstiger Anlage alle Augenblicke Unglücksfälle vorkommen. Schliesslich bespricht Redner die Zustände bei der Wiener Tramway.

Abg. Dr. Pichler (Generalredner pro) dankt dem Herrn Leiter des Handelsamtes für seine Erklärung, die Localbahnprojecte bestens fördern zu wollen, und begrüsst es freudig, dass der Herr Leiter des Handelsministeriums die vom Staatseisenbahnrathe empfohlene Erhöhung der Personentarife nicht durchzuführen gedenke; eine Erhöhung mag sich als nöthig erweisen, es dürfe aber dabei über das unbedingt Nothwendige nicht hinausgegangen werden. Dasselbe müsse auch bei der Erhöhung der Frachtentarife gelten, damit der österreichische Export nicht unterbunden werde. Redner bespricht sodann die Lage der Bahnärzte und die von ihnen ausgesprochenen Wünsche, welche sich auf die Bemessung ihres Gehaltes nach der Länge der Bahnstrecke und der Zahl der zu behandelnden Personen beziehen und ausserdem eine Entschädigung bei Unglücksfällen im Dienste und nach längerer Dienstzeit eine Besserung der materiellen Lage anstreben. Er befürwortet sodann die vom Abg. Dr. Habermann gegebene Anregung bezüglich des Baues der Localbahn Mährisch-Ostrau—Freiberg. Schliesslich spricht Redner die Erwartung aus, die Regierung werde bei ihrer Eisenbahnpolitik auf die Förderung von Handel, Industrie und Gewerbe die möglichste Rücksicht nehmen.

Referent Abg. Dr. Ritter von Meznik stellt einige Ausführungen des Abg. Dr. Gessmann richtig. Dieser Redner befinde sich im Irrthum mit dem, was er über die Uniformirungsanstalt ausgesprochen habe. Die staatliche Uniformirungsanstalt sei längst aufgehoben, und nehme die Staatsbahnverwaltung keinerlei Ingerenz auf die Uniformirungsfrage. Aehnlich verhalte es sich mit dem Lebensmittelmagazine. Ein staatliches Magazin existire nicht mehr, und auf das bestehende Lebensmittelmagazin nehme die Regierung keinerlei Einfluss. Die Anregung wegen Erweiterung des Amstettner Bahnhofes findet Referent berechtigt und empfiehlt sie der Beachtung. Was die Eisenbahn-Verstaatlichung anbelange, so seien die Schwierigkeiten, welche dieselbe biete, auf das Schuldbuch des Absolutismus zu schreiben. Hätte damals schon eine parlamentarische Controle bestanden, so wären die Südbahn und die Staatseisenbahn nicht um solche Preise verschleudert worden. Was die Eisenbahn-Verstaatlichungsaction des Grafen Wurmbrand anbelangt, so sei jedenfalls die Idee gut und nur die Ausführung nicht glücklich gewesen. Uebrigens gebühre diesem Minister jedenfalls das Verdienst, im Localbahnwesen die Initiative ergriffen zu haben. Die Leitung des Eisenbahnamtes befinde sich gegenwärtig in den besten Händen, die in Oesterreich gefunden werden konnten, und das Programm, welches von dem Leiter des Handelsministeriums in Bezug auf die Eisenbahnpolitik gestern Abends entwickelt wurde, sei vollständig zu billigen.

Die in Verhandlung stehenden Positionen werden sodann angenommen, und ist hiemit der Voranschlag des Handelsministeriums erledigt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Ostgalizische Localbahnen. (Linie Tarnopol—Kopyczyńce. Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 13. Juli die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Ostrów—Trembowla der projectirten Linie Tarnopol—Kopyczyńce der Ostgalizischen Localbahnen die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 37.532.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Trautenau—Freiheit-Johannisbad. Bauliche Herstellung bei einem Wächterhause.) An das Nebengebäude des Wächterhauses in der Haltestelle Jungbuch wurde ein Anbau hergestellt. [15. Juni, Z. 34.639.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg. Anlage von Gehwegen in Friedland.) Für Zwecke der Stadtgemeinde Friedland erfolgt längs der Zufahrtstrasse zur Station Friedland die Herstellung zweier Gehwege, und zwischen der Turnerstrasse und dem Aufnahmsgebäude die Herstellung einer Gehwegrampe nebst Erbreiterung der Dammstrasse. [15. Juni, Z. 34.631.]

— (Lagerplatz-Vergrösserung und Geleise-Verlängerung in Liebstadtl.) Aus Anlass des gesteigerten Güterverkehres werden in der Station Liebstadtl die Freiabladeplätze vergrössert und das damit im Zusammenhange stehende Güterschuppengeleise verlängert. [21. Juni, Z. 31.580.]

— (Stockwerksaufbau auf das Wasserstationsgebäude in Reichenberg.) Aus Anlass der Beschaffung von Kasernlocalitäten für Verschieber und Stationsarbeiter wird auf die Anbauten der Wasserstation am Bahnhofe in Reichenberg ein Stockwerk aufgebaut und werden in dasselbe die bisher im Erdgeschosse befindlichen Wohnungen der Bahnbediensteten verlegt und der ebenerdige Raum für Kasernlocalitäten adaptirt. [29. Mai, Z. 31.289.]

Kremsthalbahn. (Erweiterung von Aufnahmsgebäuden; Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich der von der Kremsthalbahn vorgelegten Projecte, betreffend die Erweiterung der Aufnahmsgebäude in den Stationen Nettingsdorf, Neuhofen, Kematen, Wartberg und Schlierbach den Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 41.531.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Erfüllung der Stempelpflicht von Eisenbahn-Frachtbriefen. Für die Frage, ob ein Eisenbahn-Frachtbrief über eine Sendung an einen Empfänger, dessen Wohnort nicht an der Bahn gelegen ist, dem begünstigten Gebührenausmasse von einem

Kreuzer nach § 14, alinea 1, des Gesetzes vom 29. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, oder aber dem Stempel von fünf Kreuzern nach der Tarifpost 101, I, A, b, des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, unterliegt, ist in der Regel nur die Länge der Eisenbahnstrecke von der Aufgabsstation bis zu der gemäss § 51, lit. c, des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, im Frachtbriefe anzuführenden Station massgebend, wo der Eisenbahn-Transport zu endigen hat. In den Fällen jedoch, in welchen gemäss § 68, al. 3, des Eisenbahn-Betriebsreglements die Eisenbahn durch von ihr bestellte Rollfuhrunternehmer das Gut von oder nach seitwärts gelegenen Ortschaften unter ihrer vollen Haftung als Frachtführer (§§ 9, 68, Abs. 3, und 76, Abs. 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements) an- oder abfahren lässt, richtet sich die Höhe des Frachtbriefstempels nach der Länge der ganzen Strecke, auf welcher die Eisenbahn das Gut theils per Bahn, theils per Rollfuhr befördert. Die Art der Erfüllung der Stempelpflicht in Fällen, in welchen das Gut durch eine derartige Rollfuhrunternehmung von der Station, wo der Eisenbahn-Transport endigt, nach seitwärts gelegenen Ortschaften abgefahren wird, und in Folge dessen die Gesammtlänge der für die Höhe des Frachtbriefstempels massgebenden Strecke 5 Meilen oder 38 Kilometer überschreitet, von dem Absender aber irrthümlich ein Eisenbahn-Frachtbrief mit dem aufgedruckten Stempel von nur einem Kreuzer ausgestellt wurde, wird durch die Verordnung vom 22. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 93, betreffend die Erfüllung der Stempelpflicht von Eisenbahn-Frachtbriefen (Verordnungs-Blatt Nr. 81, Seite 1253) geregelt. [H.-M.-Z. 37.596.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck.)

17. Juli. In der Strecke St. Johann in Tirol—Kitzbühel ist die Brücke bei km 155 in Folge Anschwellung eines Baches zerstört. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen vermittelt. Der Güterzugsverkehr ist eingestellt.

17. Juli. Verkehrsstörung in der Strecke St. Johann in Tirol—Kitzbühel ist wieder behoben, der Gesammtverkehr eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Kaposvár—Szigetvár. (Trassenbestimmnng.) Die Trasse der projectirten Localbahn Kaposvár—Szigetvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1894, Vorconcession Post 5) ist im Bereiche des Comitates Somogy von der Station Kaposvár der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram) —Fiume aus gegen Süden in radialer Richtung im Kaposthale über Szent Balázs, Cserenyfa, Gyarmath, Gálosfa, Boldog-Aszonyfa, Szent Laszló, Almamellék und Mozgo, von dort aus aber längs dem Almás-Flusse über Csertő bis Szigetvár zum Anschlusse an die Linie Barcs—Pécs—Üszög—Villány—Eszék festgestellt worden. Diese Linie findet in gleichfalls radialer Richtung gegen Nordwesten von der Station Kaposvár aus in der Station Fonyod Anschluss an die Südbahnlinie Budapest—Kanisza—Pragerhof (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48) und von der Station Balaton-Szent György (Nachbarstation von Fonyod) aus via Balaton-Szent György—Keszthely und weiterhin Keszthely—Tapolcza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32) Anschluss an das Betriebsnetz der Transdanubischen Localbahnen.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Vermehrung der Betriebsmittel.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, anlässlich der Millenniums-Ausstellung eine namhafte Vermehrung ihrer Betriebsmittel vorzunehmen und speciell auf den beiden nach dem Stadtwäldchen führenden Linien (Rudolfsquai — Podmaniczkygasse — Stadtwäldchen — Thiergarten und Königsgasse—Stadtwäldchen—Hauptthor des Ausstellungsparkes) je weitere zwanzig constant verkehrende Wagen in Betrieb zu setzen.

Montanbahnen im Comitate Bars. (Eröffnung des Betriebes.) Die unter den Auspicien von Berliner Finanzinstituten gegründete Victoria-Kohlenbergbau-Actiengesellschaft hat im Bereiche ihrer im Comitate Bars gelegenen Grubensitze (Glanzkohle) von Kis-Tapolcsány aus eine 16 km lange Montanbahn erbaut und dem Betriebe übergeben, und zum Anschlusse an die Localbahn Nagy-Surány—Aranyos-Maroth den Ausbau einer 4·5 km langen normalspurigen Localbahn beschlossen, welche, von der Endstation Kis-Tapolcsány der Werksbahn ausgehend, diese mit der Station Aranyos-Maroth verbinden wird und im Monate September dem Betriebe übergeben werden soll. Die Rentabilität dieser Linien ist durch Verträge gesichert, welche die genannte Gesellschaft mit der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen auf jährlich vorläufig 5000 Waggons Kohle und mit der Nagy-Suranyer Zuckerfabrik auf vorläufig jährlich 1000 Waggons fix abgeschlossen hat. Nach Massgabe der Erweiterung des Bergbaubetriebes wird die gesellschaftliche Montanbahn von Kis-Tapolcsány aus, im Bereiche des Comitates Nyitra, zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der Neutrathalbahn Tótmegyer—Nagy-Bélicz, voraussichtlich bis Nagy-Tapolcsány, verlängert und in eine normalspurige Localbahn umgewandelt werden.

Localbahn Budapest-Lajosmizse. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ludwig Tolnay die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Budapest (Westbahnhof)—Lajosmizse statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung, welcher constatirt, dass im abgelaufenen Jahre 111.877 Personen (+ 11.462 Personen), 1600 t Gepäck- und Eilgüter (+ 178 t) und 50.031 t Frachten (+ 982 t) befördert wurden. Die Bilanz schliesst mit fl. 43.155·33 Reingewinn, um fl. 3965 mehr als im Vorjahre. Die Direction beantragt, zur Einlösung des Coupons der Prioritätsactien mit je fl. 4 = 4 pCt. fl. 43.000 zu verwenden und fl. 155·33 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Generalversammlung acceptirte den gestellten Antrag und ertheilte der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften folgten.

Localbahn Györ (Raab)-Veszprém-Dombovár. (Constituirende Generalversammlung.) Am 2. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Josef von Döry die constituirende Generalversammlung der projectirten Localbahn Györ (Raab)-Veszprém-Dombovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1893 und Nr. 126 ex 1894) statt. Nach Constituirung des Bureau und Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung erbrachte das Gründungscomité den Nachweis über die Sicherstellung der Financirung und erstattete Bericht über die bisher im Interesse der Realisirung des Projectes gettroffenen Massnahmen, worauf nach deren Gutheissung und Ertheilung des Absolutoriums die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten. Die projectirte Linie wird von der Station Györ der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Györ—Bruck a. d. L. aus diese in der Station Veszprém mit der Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) — Veszprém—Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger) — Fehring (—Graz) in Lepsény mit der Südbahnlinie Budapest—Lepsény—Kanizsa—Pragerhof und in Dombovár mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume verbinden.

Zalathalbahn-Actiengesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 2. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Reichstagsabgeordneten J. Szajhely die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Zalathalbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65) statt, deren zukünftige Betriebslinie Zala-Szent Gróth—Balaton-Szent György (Fortsetzung der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Türje—Zala-Szt. Gróth der Linie Györ [Raab] —Kis-Czell—Szombathely [Steinamanger]—Fehring der kgl Ungar. Staatsbahnen) in Ergänzung des derzeitigen Betriebsnetzes der Transdanubischen Localbahnen einen integrirenden Theil der von der Münchener Localbahn-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. projectirten Localbahnen im Bereiche des Comitates Zala (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1894) bildet. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über dessen bisherige Thätigkeit im Interesse der Realisirung des Projectes und dessen Finanzirung durch die Finanzgruppe der Münchener Localbahn-Gesellschaft zur Verlesung. Der Bericht hebt hervor, dass die Gesellschaft vornehmlich zu dem Zwecke constituirt wurde, um die Station Zala-Szent Gróth der Transdanubischen Localbahnen mit der Station Balaton-Szent György der Südbahn zu verbinden. Das Stammcapital wurde mit fl. 1,742.300 festgestellt, welche Summe aus fl. 501.200 an Stammactien und fl. 1,241.100 an Prioritätsactien besteht. Die Länge der Bahn beträgt 40 km, und wird deren Bau sofort in Angriff genommen, da sie noch im Laufe dieses Jahres in Betrieb gesetzt werden soll. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums für die bisherige Thätigkeit des Gründerconsortiums folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juli:

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Gold = Frcs. 5.—.

Kaiser Franz Josef-Bahn. $5^1/_4$ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.25 Silber.

Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnactien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. $5^3/_4$ pCt. fl. 5.75 ö. W.

Linz-Budweiser Bahn. $5^1/_4$ pCt. fl. 5.25 Silber.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.

Gisela-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-Prioritäten.

Localbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4 pCt. Kr. 8.—.

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. vom Jahre 1890. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 5.—.

Mährisch-schlesische Centralbahn. 4 pCt. Für je Kr. 600 Capital fl. 6.— ö. W.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Für je Kr. 200 Capital fl. 3.— ö. W.

Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital fl. 3.— ö. W.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. $4^1/_2$ pCt. v. J. 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 Silber.

Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen III. Em. vom Jahre 1876 Gold fl. 2.25 = Frcs. $5.62^1/_2$.

Actien von Transportunternehmungen.

Localbahn Asch-Rossbach. Coupon der Prioritätsactien fl. 5.— ö. W.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. fl. 75.— ö. W., Genussschein fl. 50.— ö. W. (Werden schon seit 1. Mai d. J. ausbezahlt).

Bacs-Bodrogher Comitats-Vicinalbahn. Prioritätsactien fl. 3.— ö. W.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien. fl. 5.— ö. W.

Biharer Vicinalbahn. Prioritätsactien fl. 9.— ö. W.

Böhmische Nordbahn. fl. 12.— ö. W.

Böhmische Westbahn. fl. 6.— ö. W., Genussschein fl. 6.— öst. Währ.

Bozen-Meraner Bahn. Für die Actie fl. 6.50 ö. W., für den Genussschein fl. 1.50 ö. W.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 3.— ö. W.

Vicinalbahn Budapest-Lajosmizse. Prioritätsactien fl. 4.— öst. Währ.

Bukowinaer Localbahnen. Coupon der Prioritätsactien fl. 10.— ö. W., Coupon der Stammactien fl. 3.— ö. W.

Buschtéhrader Eisenbahn. Actiencoupon lit. A fl. 58.50 ö. W., Genussscheine lit. A fl. 32.25 ö. W., Actiencoupon lit. B fl. 21.50 ö. W. (Werden schon seit 1. Juni d. J. ausbezahlt.)

Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Prioritätsactien Frcs. 12.50, Stammactien fl. 3.50 ö. W.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Stammactien fl. 2.50 ö. W., Prioritätsactien fl. 1.25 ö. W.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. Prioritätsactien fl. 10.— öst. Währ.

Vicinalbahn Felek-Fogaras. Prioritätsactien fl. 1.95 ö. W.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie fl. 118.50 ö. W., halbe Actie fl. 59.25 ö. W., Fünftel-Actien fl. 23.70 ö. W.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Prioritätsactien fl. 3.— ö. W.

Localbahn Gleisdorf-Weiz. Prioritätsactien fl. 7.— ö. W.

Gran-Almás-Füzitöer Vicinalbahn. Prioritätsactien fl. 3.60 öst. Währ.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Für die Actie fl. 10.— ö. W., für den Genussschein fl. —.— ö. W. (Werden schon seit 27. Mai d. J. ausbezahlt.)

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. Prioritätsactien fl. 8.— ö. W.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. fl. 3.97·2 ö. W.

Keszthely-Balaton-Szt.-Györgyer Vicinalbahn. Für die Prioritätsactie fl. 5.50 ö. W., für die Stammactie fl. 2.— öst. Währ.

Kis-Ujszállás—Dévaványa—Gyomaer Vicinalbahn. Für die Prioritätsactie fl. 4.— ö. W.

Kolomeaer Localbahnen. Prioritätsactien fl. 8.—.

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien Mk. 5.40.

Kremsthalbahn. fl. 1.— ö. W.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Für die Prioritätsactie fl. 10.— ö. W., für die Stammactie fl. 2.— ö. W.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. fl. 27.50 ö. W. (Werden schon seit 30. April d. J. ausbezahlt.)

Marmaroser Salzbahn. Für die Prioritätsactie fl. 4.50 ö. W., für die Stammactie fl. 3.— ö. W.

Mühlkreisbahn. Coupon der Prioritätsactien fl. 2.50 ö. W.

Nagy-Karoly — Somkuter Localbahn. Prioritätsactien fl. 5.— ö. W.

Neue Wiener Tramway. Stammactien-Coupon fl. 1.50 ö. W. (Werden schon seit 19. April d. J. ausbezahlt.)

Neutitscheiner Localbahn. Antheilschein fl. 5.— ö. W.

Oesterr. Lloyd. fl. 21.— ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A fl. 6.— Silber, lit. B fl. 11.50 Silber, Genussschein lit. B fl. 1.50 Silber.

Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft fl. 8.— ö. W.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Für die Actie Frcs. 20.50, für den Genussschein Frcs. 8.—.

Orientalische Bahnen. fl. 16.—.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. fl. 12.50 Silber.

Prag-Duxer Eisenbahn. Stammactien fl. 3.— ö. W. (Werden schon seit 1. Juni d. J. ausbezahlt.)

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. fl. 3.— ö. W.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Prioritäts- und Stammactien lit. A fl. 12.— ö. W., Genussschein pro 1894 fl. 2.— ö. W., Stammactien lit. B fl. 2.69·5 ö. W.

Ruma-Vrdniker Localbahn. fl. 3·28 ö. W.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. fl. 11.— ö. W.

Salzkammergut-Localbahn. Für die Prioritätsactie fl. 8.66 öst. Währ.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. Prioritätsactien fl. 8.— öst. Währ.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. fl. 5.— ö. W.

Somogy-Szobb-Barcser Vicinalbahn. Prioritätsactien fl. 1.64 ö. W.

Triester Tramway. fl. 4.50 ö. W.

Ungarisch-galizische Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.

Ungarische Localeisenbahnen-Actiengesellschaft. fl. 5.— ö. W.

Ungarische Westbahn. fl. 4.94·7 Silber.

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien. fl. 3.— ö. W., Stammactien fl. 6.— ö. W.

Welser Localbahn. fl. —.— ö. W. (Die Generalversammlung hat noch nicht stattgefunden.)

Eisenbahn Wien-Aspang. fl. 8.—.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. fl. 5.— Silber.

Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth. Gegen Coupon per 1. Jänner und 1. Juli. fl. 9.—. ö. W.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. Prioritätsactien fl. 8.— ö. W.

Zwolenowes-Smečnaer Eisenbahn. Für die Actie fl. 37.50 ö. W., für den Genussschein fl. 27.50.

Prioritätsobligationen.

„Adria", kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1880. Für Stücke à Mk. 1500 Mk. 30.—, für Stücke à Mk. 300 Mk. 6.—.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. G.-Prioritäten v. Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 5 pCt. (Turnau-Kralup-Prager Bahn) I., II. und III. Em. fl. 3.75 Silber.

Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, II. Em. 1885 Mk. 12.—.

Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Em. 1869, für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber, Em. 1874 für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. — 4 pCt. Em. 1891 für je fl. 300 Capital fl. 6.— Silber, für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 3 pCt. Em. 1893 für je Kr. 200 Capital Kr. 3.—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. (mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital fl. 2.50 Silber.
Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— öst. Währ.
Gailthalbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. I. Em. fl. 3.37·5 Silber. — 5 pCt. II. Em. fl. 3.75 Silber, III. Em. fl. 3.75 Silber. — 2 pCt. IV. Em. fl. 1.50 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889 für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, (österr. Strecke) für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, Em. 1889 für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—, Em. 1891 (in Gold) für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Oesterr. Lloyd. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Gold, Em. 1881 und 1882 für je fl. 500 Capital fl. 12.50 Gold. — 4½ pCt. Em. 1884 für je fl. 500 Capital fl. 11.25 Gold. — 4 pCt. Em. 1887 für je fl. 500 Capital fl. 10.— Gold.
Mährische Westbahn. 4 pCt. fl. 4.— ö. W.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Brünn-Rossitz.) 5 pCt. Mk. 7.50.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten Em. 1883. Mk. 7.50. — 4 pCt. Goldprioritäten Em. 1884 und 1891 Mk. 6.—.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Frcs. 12.50. — 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1892. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Torontaler Localbahn. 4½ pCt. fl. 2.25 ö. W.
Ungarische Localeisenbahn-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Obligationen. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.50.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. II. Em. fl. 5.— Silber. — 4 pCt. Em. 1887 fl. 4.— Silber.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. v. J. 1890. Für je fl. 1000 Capital fl. 20.— Silber.
Valsugana-Bahn. 4 pCt. (in Kronenwährung). Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Vereinigte Prioritätenanleihe ungarischer Eisenbahnen (Investitionsanleihe vom Jahre 1888). Für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.
Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. fl. 4.— Silber.
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft. 4 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 8.—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. Kr. 5.—.
Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Verlosungen.

Am 14. Juni:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten der Em. 1867 und 1871 (Rückzahlung ab 1. October).

Am 19. Juni:

Torontaler Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. Juli:

Böhmische Westbahn. 4 pCt. Silber- und 4 pCt. Markprioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Bukowinaer Localbahnen. 4 pCt. Prioritäts-Schuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. 1886er Markanleihe (Rückzahlung ab 1. October).
Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896)
Localbahn Fehring-Fürstenfeld. Prioritätsactien (durch börsemässigen Rückkauf).
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). Prioritätsactien lit. A (durch börsemässigen Rückkauf).
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Schuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1891 (Rückzahlung ab 1. October).
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlungen ab 2. Jänner 1896).
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäts-Schuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritätsobligationen Serie B (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Rückzahlungen.

Ab 1. Juli:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 20. April).
Bacs-Bodrogher Comitats-Vicinalbahn Prioritätsactien (verlost am 31. December 1894).
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (verlost am 8. April).
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten, 4 pCt. Goldprioritäten und 3 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Jänner)i
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (verlost am 1. März).
Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).
Gailthal-Bahn Arnoldstein-Hermagor. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).
Grosswardein-Belenyes-Vaskoher Eisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Jänner).
Eisenbahn Güns-Steinamanger. 6 pCt. Prioritätsactien (verlost am 1. Jänner).
Vicinalbahn Hermannstadt-Rothenthurm. Prioritätsactien (verlost am 2. Jänner).
Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1891 (verlost am 1. April).
Vicinalbahn Kesmark—Szepes-Bela. Prioritätsactien (verlost am 8. Jänner).
Keszthely-Balaton-Szt. Györgyer Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. April).
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien und 4 pCt. Prioritätsobligationen (verlost am 16. April).
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 2. Jänner).
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Prioritätsactien (verlost am 31. December 1894).
Leutschauthaler Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).
Marmaroser Salzbahn. 4½ pCt. Prioritätsactien (verlost am 15. Jänner).
Muranythalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Jänner).
Nagy-Karoly—Somkuter Localbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (verlost am 4. März).
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1887 (verlost am 2. Jänner).
Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (verlost am 15. Juni).
Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). 4 pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Jänner).
Popradthaler Vicinaleisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Jänner).
Localbahn-Gesellschaft Potscherad-Wurzmes. Actien (verlost am 6. November 1894).
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1883 und 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1884 und 1891 (verlost am 2. Jänner).
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Gold-Partialobligationen (verlost am 6. März).
Somogy-Szobb—Barcscr Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Jänner).
Szamosthal-Eisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritätsactien (verlost am 27. Jänner).

Torontaler Localbahn. Prioritätsactien (verlost am 19. Juni).
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten II. Em. (verlost am 8. April).
Ungarische Localeisenbahn - Actiengesellschaft. 4½ pCt. Obligationen (verlost am 26. März).
Ungar. 4½ pCt. Eisenbahn-Investitions-Anleihe (verlost am 1. April).
Ungar. 4½ pCt. Staatseisenbahn-Silberanleihe (verlost am 1. April).
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Jänner).
Zwoleňowes - Smečnaer Eisenbahn. Actien (verlost am 2. Jänner).

Capitalsrückzahlung.

5percent. Prioritätsanlehen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd vom Jahre 1874. Es wird zur Kenntniss gebracht, dass der Restbetrag dieses Anlehens am 31. December vollständig zur Rückzahlung gelangen wird. Die Inhaber der betreffenden Schuldverschreibungen werden demzufolge eingeladen, dieselben sammt allen nicht verfallenen Coupons an dem genannten Tage, mit welchem die Verzinsung aufhört, zur Rückzahlung zu präsentiren.

Einlösung von Prioritätsobligationen.

5percent. Prioritätsobligationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn vom Jahre 1870. Im Sinne des Uebereinkommens vom 7. Juni 1894, betreffend den Ankauf der Mährisch-schlesischen Centralbahn durch den Staat, erfolgt die Einlösung der alten 5percent. Prioritätsobligationen mit 1. Juli 1895. Den Besitzern der im Umlaufe befindlichen 44.890 Stück Obligationen des Anlehens vom 1. Juli 1870 à ö. W. fl. 300 Silber im Gesammt-Nominalbetrage von ö. W. fl. 13,467.000 Silber wird für je ein Stück der 5percent. Obligationen je eine Obligation des neuen 4percent. Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von Kr. 600 mit Zinsencoupons, deren erster am 1. Juli 1895 fällig wird, und ausserdem für je eine Obligation à fl. 300 ein Barbetrag von ö. W. fl. 5.— ausgefolgt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXV. Stückes.) Das am 15. Juli herausgegebene CXV. Stück enthält unter

Nr. 1094: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 5. Juli 1895, Z. 16.843, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn.

Nr. 1095: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 10. Juli 1895, Z. 13.565, betreffend die Regelung der Einfuhr von lebenden und geschlachteten Schweinen aus Croatien-Slavonien.

Nr. 1096: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Juli 1895, Z. 20.412, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1097: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 11. Juli 1895, Z. 12.579, betreffend die Regelung der Einfuhr von Schweinen aus Croatien und Slavonien nach Schlesien.

Nr. 1098: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 10. Juli 1895, Z. 7723, betreffend die Regelung der Einfuhr von lebenden und geschlachteten Schweinen aus Croatien-Slavonien.

Nr. 1099: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 8. Juli 1895, Z. 16.957, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Italien nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1100: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. Juli 1895, Z. 67.048, betreffend die Bekanntgabe der wegen Schweineseuche gesperrten Comitate im Königreiche Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CXVI. Stückes.) Das am 16. Juli herausgegebene CXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1101: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 9. Juli 1895, Z. 56.293, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Klauenthieren im politischen Bezirke Wieliczka und in den Gerichtsbezirken Niepołomice und Wiśnicz.

Nr. 1102: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. Juli 1895, Z. 103.366, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus der Confinirungsanstalt für Schweine in Biała nach Böhmen.

Nr. 1103: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 10. Juli 1895, Z. 57.462, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Dąbrowa, sowie der Gerichtsbezirke Mościska, Nisko, Kolbuszowa, Strzyzów, Tyczyn und Bełz für die Ein- und Ausfuhr von Schweinen.

Nr. 1104: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. Juli 1895, Z. 104.441, betreffend die Regelung der Einfuhr von lebenden und geschlachteten Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Böhmen.

— (Inhalt des CXVII. Stückes.) Das am 17. Juli herausgegebene CXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1105: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 16. Juli 1895, Z. 67.971, betreffend die Wiedergestattung des Markt- und Handelsverkehres auf dem Borstenviehmarkte in Wiener-Neustadt mit Schweinen aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 1106: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 16. Juli 1895, Z. 67.970, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus den Comitaten Arad, Bacs-Bodrog, Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun, Somogy und Zala, dann aus der Stadt Pecs (Fünfkirchen) in Ungarn, wegen Maul- und Klauenseuche.

Nr. 1107: Landespolizeiliche Anordnung des königl. preussischen Regierungspräsidenten zu Liegnitz vom 11. Juni 1895, Z. 372, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Oesterreich-Ungarn, bezw. aus Steinbruch.

— (Inhalt des CXVIII. Stückes.) Das am 18. Juli herausgegebene CXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1108: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 14. Juli 1895, Z. 8745, betreffend die Beschränkung der Einfuhr lebender und geschlachteter Schweine aus Croatien und Slavonien nach Kärnten.

Nr. 1109: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 13. Juli 1895, Z. 10.953, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn.

Nr. 1110: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 13. Juli 1895, Z. 8001, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den königl. ungarischen Freistädten Raab, Schemnitz und Szabadka nach Salzburg.

Nr. 1111: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 14. Juli 1895, Z. 11 508/II, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Croatien-Slavonien nach Oberösterreich.

Nr. 1112: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 15. Juli 1895, Z. 13.090, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den königl. ungarischen Freistädten Raab, Schemnitz und Szabadka nach Schlesien.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 19·6 km lange Strecke Detmold-Himmighausen der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover, welche am 12. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Budapester Trustgesellschaft für elektrische Werthe. (Abschlussverhandlungen.) Die von der Pester Ungarischen Commercialbank im Vereine mit ersten ausländischen Instituten geführten Verhandlungen, die Gründung einer Trustgesellschaft für elektrische Werthe betreffend, sind, wie aus Budapest berichtet wird, bereits dem Abschlusse gediehen. Die neue Gesellschaft wird vor Allem die im Bereiche ungarischer Städte mit Pferde- und Dampfkraft bereits betriebenen Strassenbahnen successive auf elektrischen Betrieb umwandeln und auch die Anlage elektrisch betriebener Tertiärbahnen zur Verbindung von Städten cultiviren.

Literatur.

Eisenbahn-Schematismus für Oesterreich-Ungarn. Der 21. Jahrgang des Eisenbahn-Schematismus für Oesterreich-Ungarn pro 1895/6, dieses in Eisenbahnkreisen sehr beliebte und für alle Interessenten des Eisenbahnwesens unentbehrliche Nachschlagebuch, ist soeben erschienen und beim Redactions-Comité (Wien, II/2, Nordbahnstrasse 50) und in allen grösseren Buchhandlungen zu haben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für den Transport von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit 1. September 1895 gelangt auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der im Betriebe derselben stehenden Privatbahnen mit Ausnahme der Linien Arnoldstein—Hermagor, Asch—Rossbach, Eisenerz—Vordernberg, Gleisdorf—Weiz, Mährischen Westbahn, Monfalcone—Cervignano, Plan—Tachau, Schwarzenau—Waidhofen a. d. Thaya, Strakonitz—Winterberg, Unterkrainer Bahnen, Vöcklabruck—Kammer, Wels—Aschach a. d. Donau, Wels—Unterrohr, Wodnian—Prachatitz, Wotic—Selčan, Lemberg—Bełzec (Tomaszów), Kolomeaer Localbahnen, sowie der Strecken Hliboka—Berhometh a. S., Karapciu—Czudin, Hatna—Kimpolung und Hadikfalva—Radautz der Bukowinaer Localbahnen ein neuer Tarif für den Transport von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden zur Einführung.

Durch diesen neuen Tarif werden aufgehoben:

Die Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, giltig vom 1. Jänner 1893 sammt Nachtrag I, der Tarif für den Personenverkehr für einige concurrenzirte Relationen, giltig vom 16. Juni 1890; die Tarife für den Personen- und Gepäcktransport, dann für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Linien der Böhmischen Westbahn, giltig vom 1. October 1876 sammt Nachträgen I—VIII, und den Linien der Mährisch-schlesischen Centralbahn, giltig vom 1. Jänner 1891 sammt I. Nachtrag, endlich der Stationstarif für die Linie Czernowitz—Nowosielitza im Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr auf den Bukowinaer Localbahnen vom 1. August 1893 und die Tarifsätze der Localbahn Laibach-Stein im Tarife für den Transport von Personen- und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen vom 1. Jänner 1895, ferner der Tarif und die Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits vom 1. Mai 1893 und der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Erbersdorf-Würbenthal, Kriegsdorf-Römerstadt und Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals) einerseits und Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn via Erbersdorf, resp. Kriegsdorf, resp. Ziegenhals andererseits vom 1. September 1893.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Kreuzer ö. W. erhältlich.

Wien, am 20. Juli 1895. [511]

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes Nr. I.

Am 1. September 1895 gelangt ein neuer Ausnahmetarif Nr. I für den Getreideverkehr von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Bayern mit Umschlag in Wien oder Passau zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. October 1891 sammt Nachträgen I bis VII aufgehoben und ersetzt wird.

Verschiedenen Frachtsätzen der Serie I sind Coursdifferenzen beigefügt, über deren Anwendung die Ziffer 7 der Tarifbestimmungen Aufschluss gibt.

Neben Frachtermässigungen treten auch einzelne Frachterhöhungen ein.

Exemplare des neuen Tarifes sind ab 15. August 1895 bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 16. Juli 1895. [512]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen.

Am 1. August 1895 gelangt der Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Getreide etc., Theil III, Heft 2, vom 1. November 1894 zur Einführung.

Gleichzeitig gelangt ein Nachtrag I zu dem die Coursdifferenzen enthaltenden Anhange zur Ausgabe.

Exemplare der vorgenannten Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 16. Juli 1895. [513]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Die auf Seite 8 des am 1. August 1895 giltigen Nachtrages I zum Ausnahmetarife für Getreide etc., Theil III, Heft 2, vom 1. September 1895 bezifferten Frachtsätze für Mais von Sziszék und Zágráb nach Jettenbach sind von Mark 2·66 auf Mark **2·54** und von Mark 2·55 auf Mark **2·43** zu berichtigen.

Wien, am 18. Juli 1895. [514]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland—Vorarlberg und Lindau.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit 1. September 1895 gelangt zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen, Einbeziehung des Artikels „Mühlsteine" in den Ausnahmetarif 1, neue Frachtsätze für Güter des Ausnahmetarifes 1 in Mengen unter 5000 kg, ermässigte Frachtsätze für 10.000 kg für den Ausnahmetarif 1 B und erhöhte Frachtsätze für Getreide etc.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 30 Heller = 25 Markpfennig = 30 Centimes bei den Verbandsverwaltungen käuflich zu beziehen.

Wien, am 18. Juli 1895. [515]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung je eines Nachtrages III zu der ab 1. Jänner 1895 giltigen Neuauflage des Localgütertarifes Theil II, Hefte 1 und 2, vom 15. Juli 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1895, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Nakři-Netolitz — Netolitz Stadt gelangt zum Localgütertarife Theil II, Hefte 1 und 2 (Neuauflage vom 1. Jänner 1895) je ein Nachtrag III zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

I. Tarif- und Kilometerzeiger der Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt.
II. Aenderungen und Ergänzungen.
III. Berichtigungen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 30 kr. erhältlich.

Wien, am 16. Juli 1895. [516]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 tritt an Stelle der bisherigen, vom 1. September 1892 giltigen Hefte 1 und 2 nebst den dazu erschienenen Nachträgen I—VIII, bezw. I—V, der Theil II, Heft 1, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von Mark 1·10 per Stück zu beziehen.

Wien, am 15. Juli 1895. [517]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Französischer Getreideverkehr.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für Getreide etc. zwischen österreichisch-ungarischen Stationen einerseits und Genf transit andererseits vom 1. März 1883.

Der vom 1. März 1883 giltige Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, sowie von Oelsaaten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, ferner von gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken bei Aufgabe in jedem Gewichte zwischen Stationen der Kaiserin Elisabeth-Bahn im Staatsbetriebe, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der Arad-Temesvarer Eisenbahn und der Alföld-Fiumaner Eisenbahn einerseits und Genf transit für Frankreich andererseits wird nebst dem zugehörigen Nachtrage I mit 31. August 1895 ausser Kraft gesetzt.

Der an dessen Stelle tretende neue Tarif wird besonders verlautbart werden.

Es wird jedoch schon dermalen darauf aufmerksam gemacht, dass der neue Tarif nur Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, sowie für Oelsaaten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien), der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (einschliesslich der k. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn) und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) nach Genf transit, Station der Jura-Simplon-Bahn, enthalten wird.

Wien, am 16. Juli 1895. [518]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung von Nachträgen.

Mit 1. August 1895 tritt der Nachtrag III zum Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893 und der Nachtrag II zum Anhange dieses Tarifes in Kraft.

Dieselben enthalten hauptsächlich Getreide-Frachtsätze und Coursdifferenzen für ungarische Stationen der Südbahn-Gesellschaft und sind von den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direction, und zwar der Nachtrag III zum Preise von 20 Pf. oder 10 kr. per Stück und der Nachtrag II zum Anhange kostenlos erhältlich.

Wien, am 16. Juli 1895. [519]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bromberg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XIII.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1895 tritt zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1892 der Nachtrag XIII in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i/B. als auch bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·20 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg erhältlich.

Wien, am 17. Juli 1895. [520]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Kunstausstellung des Vereines bildender Künstler „Secession“ in München 1895. (Frachtbegünstigung.) Ueber das gestellte Ansuchen des Vereines bildender Künstler „Secession“ in München um Gewährung der frachtfreien Rückbeförderung der unverkauft gebliebenen Ausstellungsgegenstände seiner diesjährigen in der Zeit von Juni bis Ende October stattfindenden Kunstausstellung hat die Eisenbahn-Directorenconferenz vom 12. Juni, soweit die österreichischen Bahnverwaltungen in Betracht kommen, die Anwendung des Ausstellungstarifes empfohlen. Desgleichen haben die ungarischen Bahnverwaltungen in der ungarischen Directorenconferenz die Anwendung des Ausstellungstarifes zugestanden. [8. Juli, Z. 39.601.]

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag I zu Theil II, Heft 4.) Zu Theil II, Heft 4, erste Abtheilung, der Verbandstarife (Seehafenverkehr mit der Ostschweiz) tritt am 1. August der 1. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält neue, grossentheils ermässigte Frachtsätze für Petroleum und Naphta, worunter solche für die neu einbezogenen Sihlthalbahnstationen Zürich - Giesshübl und Zürich-Leimbach; ferner Frachtsätze für rohe Baumwolle im Verkehr mit den Sihlthalbahnstationen Adlisweil, Langnau-Gattikon, Sood, Zürich - Giesshübl und Zürich - Manegg; endlich einige Berichtigungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
1114	Oesterr. Nordwestbahn	Reichenau a. K.—Solnitzer Localbahn	Sand der Posit. E—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Častolowitz loco	Reichenau a. K.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Gebührentarif der Reichenau a. K.—Solnitzer Localbahn	15	11	4	Im Kartirungswege		
					Solnitz				20	16	4			
			Holz des Specialtarifes 2	Solnitz	Reichenau a. K.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen			18	13	5			
1115	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	Verschiedene Artikel	Verschiedenen Stationen	Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie vice versa	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege giltigen Bestimmungen	Vom 1. August 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893 im Abschnitt: „Ausnahmetarife im Rückvergütungswege" bezeichneten Documente	Die vollständigen, auf dies Zugeständniss bezughabenden Tarif-Tabellen sind in dem mit 1. August d. J. zur Einführung kommenden Nachtrag III enthalten
										Pfge.				
1116	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 des Elbeumschlags-Tarifes für Oesterreich	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Wolframs	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		67*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen Bodenbach Landungsplatz u. Schönpriesen-Umschlag, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 kg
					Fussdorf					67*)				
				und umgekehrt										
				Schönpriesen-Umschlag	Wolframs					62*)				
					Fussdorf					62*)				
				und umgekehrt										
				Dresden-Elbkai	Wolframs					92				
					Fussdorf					92				
				und umgekehrt										

In vorstehenden Frachtsätzen erscheint die Coursdifferenz bereits berücksichtigt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1117	**Oesterr. Nordwestbahn**	Uebrigen betheiligten Verwaltungen	Seife, gemeine, nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt (Pos. 8—39 des Tarifes, Theil I)	Prag (Oe.N.W.B.)	Korneuburg (Donau-Umschlag)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. a) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) „ „ „ 10000 kg „ „ „ „	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif, resp. Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	a) 131 b) 114	96 87	35 27	Im Kartirungswege		
				Altbunzlau	Korneuburg (Donau-Umschlag)				a) 157 b) 157	105 95	52 62			
				Prag (K.F.J.B.), (Oe.U.St.E.G.), (Oe.N.W.B.)	Wien-Lagerhaus und Praterquai				a) 131 b) 114	97 88	34 26			
					Wien-Donauquaibahnhof (k.k.St.B.) Wien-Donauuferbahn transit (K.F.N.B.)				a) 139 b) 120	101 92	38 28			
1118	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalkstein	Obrowitz	Segen-Gottes	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	13·5 kr.	11·8 kr.	1·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1119	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine und Schotter	Chotzen, Profil $\frac{2699}{2700}$	Morawan	**Auflieferung eines Maximalquantums von 2000 Tonnen.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	„Anhang" zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1894	6 kr.	4·5 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an das Gemeindeamt in Morawan oder Slepotic adressirt sein
									Kreuzer					
1120	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zuckerrüben	Zistersdorf	Hohenau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	11·4	9·1	2·3	Im Kartirungswege		
				Eichhorn	Hohenau				9·8	7·1	2·7			
			Rübenschnitze	Hohenau	Zistersdorf				11·4	9·1	2·3			
				Hohenau	Eichhorn				9·8	7·1	2·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1121	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Prag K.F.J.B.	Řewnitz	Ohne Beschränkung des Gewichtes und der Collizahl	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	75·5	71·5	4	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt		Bei Aufgabe in Mengen bis 50 kg und bis 10 Stück pro Frachtbrief			61·0	57·0	4			
1122	Südbahn-Gesellschaft													

Ergänzung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 128 vom 8. November 1894 sub Pos. 1955 für Getreide aller Art ab Barcs transit nach Wien (Matzleinsdorf) publicirte Frachtbegünstigung findet auch auf Oelsaaten Anwendung, und zwar unter Einbeziehung letzterer Transporte in das bedungene **Minimalquantum von 3000 Tonnen.**

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.

Bau-Ausschreibung.

In dem h. o. Directionsbezirke wird in der Station Grosslupp und Gottschee **je ein Wohngebäude erbaut** und die diesbezüglichen Arbeiten im Offerwege vergeben.

Die Bausumme für Grosslupp beträgt circa 15.000 fl. und für Gottschee 20.000 fl. Diesbezügliche Offerte, welche mit einem 50 kr.- Stempel per Bogen versehen sein müssen und die auf beide Objecte oder auch für eines gestellt werden können, sind bis zum 27. Juli l. J., 12 Uhr Mittags, an die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Erbauung von Wohngebäuden in der Station Grosslupp und Gottschee" einzubringen.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeine und specielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnung sind sowohl bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach ab 19. Juli l. J. einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Die Baubewerber haben, insoferne sie hieramts nicht bekannt sind, die ihre Befähigung zur Uebernahme und Durchführung eines derartigen Baugeschäftes dienenden Nachweise dem Angebote anzuschliessen und bei Unterfertigung auch ihre genaue Wohnungsadresse anzugeben.

Ferner wird zur Darnachachtung ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection behält sich übrigens das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelaufenen ordnungsmässig verfassten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, widrigenfalls auch sämmtlich eingelangte Angebote zurückzuweisen.

Villach, im Juli 1895.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 85. **Wien, 23. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 27. Mai 1895 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers **Gundaker Grafen Wurmbrand-Stuppach.**

Anwesende:

Se. Excellenz der Stellvertreter des Vorsitzenden im Staatseisenbahnrathe, Präsident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Herr k. k. Sectionschef **Dr. Leon Ritter v. Biliński.**

Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, Herren:

Dr. Rudolf Ach,
Alexander Adler,
Carl Graf v. Belrupt-Tissac,
Gottlieb Bondy,
Wilhelm Briess,
Ludwig Christ,
Peter Cofler,
Wilhelm Dannhauser,
Alfred Deutsch,
Heinrich Freiherr v. Doblhoff-Dier,
Dr. Ernst Ritter v. Edelmann,
Max Epstein,
Dr. Wilhelm Exner,
Dr. Pier Antonio Gambini,
Julius Ritter v. Gomperz,
Josef Gröger,
Friedrich Wilhelm Haardt,
Samuel Ritter v. Hahn,
Friedrich Helm,
Dr. Leon Ritter v. Herz,
Carl Ritter v. Hillinger,
Carl Hladik,
Otto Huber,
Dr. Samuel Jenny,
Johann Kapf,
Adalbert Kocourek,
Anton Carl Lemach,
Georg Lienbacher,
Alfred Ritter v. Lindheim,
Carl Luckmann,
Dr. Franz Marani,
Max Mauthner,
Stanislaus Mayer,
Max Ritter v. Mersi,
Emil Edler v. Naswetter,
Franz Obratschai,
Dr. Thaddäus Pilat,
Heinrich Pollitzer,
Leopold Reich,
Dr. Heinrich Reicher,
Victor Riedl Edler v. Riedenstein,
Eugen Freiherr Ritter v. Zahony,
Josef Rochlitzer,
Jakob Freiherr v. Romaszkan,
Dr. Victor Wilhelm Russ,
Ignaz Russmann,
Thomas Schadeloock,
Anton Ritter v. Schauenstein,
Julius Schneider,
Carl Seydel,
Carl Steiner,
Sigmund Szancer,
Stanislaus Szczepanowski,
Friedrich Vogel,
Paul Welponer.

Die Ersatzmitglieder, Herren:

Josef Gregor,
Dr. Julius Leo,
August Freiherr v. Phull,
Dr. Johann Ritter v. Zotta.

Von Seiten des k. k. Handelsministeriums:

Herr k. k. Ministerialrath **Dr. Emil Hardt,**

Herr k. k. Ministerialrath **Dr. Josef Ritter v. Kiehler,**

Herr Oberinspector und Vorstand-Stellvertreter der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, k. k. Hofrath **Dr. Max Freiherr v. Buschman,**

Herr Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, kaiserlicher Rath **Eduard Seling.**

Von Seiten der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

Herr administrativer Director, k. k. Hofrath **Dr. Ferdinand Zehetner,**

Herr Abtheilungsvorstand, k. k. Hofrath **Dr. Franz Liharzik,**

Herr Verkehrsdirector, k. k. Regierungsrath **Gustav Gerstel,**

Herr Oberinspector **Rudolf Bartl,**

Herr Oberinspector **Demeter Ritter v. Mertens.**

Als Schriftführer:

Revident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen **Georg Friedrich Mayer.**

TAGESORDNUNG:

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staaatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen;
2. Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1895/96;
3. Vorlage eines Entwurfes neuer Grundzüge für die Art der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten bei der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung;
4. Vorlage der Grundzüge eines neuen Personentarifes auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen;
5. Schlussbericht des anlässlich der bevorstehenden Conferenz über eventuelle Abänderungen und Verbesserungen des internationalen Uebereinkommens, betreffend den Eisenbahn-Frachtverkehr, gewählten Subcomité;
6. Antrag des Mitgliedes Herrn Alexander Adler wegen Abänderung der Fahrordnung auf der Staatsbahnstrecke Attnang—Schärding im Sinne der Sommerfahrordnung 1893;
7. Antrag des Mitgliedes Herrn Gottlieb Bondy, betreffend die Gewährung von Fahrbegünstigungen auf den k. k. Staatsbahnen für Geschäftsreisende in demselben Ausmasse, wie sie den k. k. Staatsbeamten, Professoren, Lehrern u. s. w. eingeräumt sind;
8. Anträge des Mitgliedes Herrn Wilhelm Briess:
   a) betreffend die Einlösung der Linien Prerau—Olmütz und Sternberg—Nezamislitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch den Staat,
   b) wegen Belassung der auf der Linie Kriegsdorf—Römerstadt in der Sommerfahrordnung eingeführten Züge Nr. 1655 und 1656 auch während der Winterfahrordnung,
   c) wegen Späterlegung des Zuges Nr. 1017 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab Olmütz behufs Erzielung eines besseren Anschlusses für den in Olmütz um 11 Uhr 11 Minuten ankommenden Schnellzug der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
9. Anträge des Mitgliedes Herrn Ludwig Christ:
   a) wegen Einreihung der Mineralwässer bei completen Waggonladungen von 10000 kg in die Tarifclasse B,
   b) wegen ehester zweckentsprechender Erweiterung des Bahnhofgebäudes in Linz,
   c) wegen Späterlegung des Zuges Nr. 1145 ab St.Valentin behufs Erzielung eines directen Anschlusses nach Steyr für die von Linz und Wien kommenden Züge,
   d) wegen Verbesserung des Fahrplanes der Strecke St. Valentin—Steyr—Kleinreifling—Selzthal,
   e) wegen Erstellung eines Nachmittag-Schnellzuges in der Strecke Wien—Linz während der Winterfahrordnung;
10. Anträge des Mitgliedes Herrn Josef Gröger:
    a) wegen Ausscheidung des Frachtartikels „Mineralwässer“ aus der Classe II, Position M 24, des allgemeinen österreichischen Gütertarifes vom 1. Jänner 1893 und Einreihung dieses Artikels in die Classe B bei Aufgabe von wenigstens 10000 kg,
    b) wegen Einführung eines Abendzuges auf der Localbahn Chodau—Neudek im Winter, conform wie ein solcher im Sommer verkehrt,
    c) wegen Umwandlung des bisher im Winter um 1 Uhr von Eger nach Karlsbad verkehrenden gemischten Zuges der Buschtěhrader Eisenbahn in einen Personenzug und Weiterführung desselben bis nach Komotau,
    d) wegen Früherlegung des während des Winters von Eger um 2 Uhr 30 Minuten Nachmittags nach Pilsen verkehrenden Personenzuges und Umwandlung dieses Zuges ab Eger in einen Schnellzug,
    e) wegen Anhaltens des um 4 Uhr 55 Minuten Nachmittags von Eger abgehenden Personenzuges in den Personen-Haltestellen „Bruck am Hammer“ und „Oschelin“ behufs Passagier-Aufnahme;
11. Anträge des Mitgliedes Herrn Carl Ritter v. Hillinger:
    a) wegen Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes (Warteräume), der Frachtenmagazine und Lagerplätze, endlich Herstellung eines gedeckten Perrons in der Station Friesach der Staatsbahnlinie St. Michael—Glandorf,
    b) wegen Vergrösserung des Warteraumes und Herstellung eines entsprechenden Frachtenmagazines sammt hiezu erforderlicher Rampe in der Station Eberstein der Staatsbahnstrecke Hüttenberg—Glandorf;
12. Anträge des Mitgliedes Herrn Adalbert Kocourek:
    a) wegen Einführung eines neuen Personen-Zonentarifes auf den k. k. Staatsbahnen,
    b) wegen Bildung eines Tarifcomité, bestehend aus Vertretern der k. k. Regierung, des Staatseisenbahnrathes und der k. k. Staatsbahnen zu dem Zwecke, um
       1. die bestehenden Tarife für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern der k. k. Staatsbahnen und verstaatlichten Localbahnen einer Revision zu unterziehen,
       2. dem Staatseisenbahnrathe einen Antrag auf Vereinfachung, resp. Reform dieser Tarife zu stellen und
       3. die Frage betreffs Ausdehnung des zu beantragenden neuen Staatseisenbahn-Barêmes auf alle Bahnen, welche bereits verstaatlicht sind oder vom Staate erworben werden, zu studiren und entsprechende Anträge zu stellen,
    c) wegen Erläuterung des Ausnahmetarifes VII der k. k. Staatsbahnen in dem Sinne, dass die Frachtbegünstigung im Sinne dieses Ausnahmetarifes auch für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungs-Gegenständen zu gewähren ist, welche zum Bau von Wohngebäuden für Beamte und Arbeiter der Industrie-Etablissements bestimmt sind,
    d) wegen Streichung des Satzes: „welche keinen Rückvergütungs-Stempel tragen dürfen“ aus der Bestimmung unter Post 8 dieses Ausnahmetarifes VII,
    e) wegen Aufnahme des Baues der Localbahn Winterberg-Wallern-Salnau in das nächstjährige Bauprogramm,

f) wegen Veranlassung, dass die gemischten Züge Nr. 2053 und 2054 der Linie Wessely a. d. L.—Ober-Cerekwe regelmässig täglich in der in der Fahrordnung vorgesehenen Zeit verkehren,
g) wegen Gestattung der Passagier-Aufnahme in der Haltestelle Budweis-Altstadt der Linie Pilsen—Budweis bei Zug Nr. 14;

13. Antrag des Mitgliedes Herrn Dr. Heinrich Reicher, betreffend die Gestattung der Benützung des Eillastenzuges Nr. 149 der Südbahn durch die Schüler der k. k. Fachschule und der Bürgerschule in Bruck a. d. Mur und entsprechender Früherlegung dieses Zuges;
14. Antrag des Mitgliedes Herrn Ignaz Russmann wegen genauer Durchsicht, Ueberprüfung und eventueller Rectificirung der gegenwärtig bestehenden directen Tarife;
15. Anträge des Mitgliedes Herrn Carl Steiner:
    a) wegen Verlegung des Orient-Expresszuges von der Route Simbach—Wels auf die Route Rosenheim—Salzburg—Linz,
    b) wegen Beistellung von Restaurations-Wagen für die über Salzburg verkehrenden Tagesschnellzüge,
    c) wegen günstigerer Verbindung der Landeshauptstadt Salzburg mit der Landeshauptstadt Graz und Beistellung von durchlaufenden Wagen auf dieser Strecke;
16. Antrag des Mitgliedes Herrn Anton Tausche wegen Erwirkung ermässigter Tarife auf den k. k. Staatsbahnen, bezw. auf den Privatbahnen für Zuchtrindvieh, das beglaubigterweise für Zwecke der Viehzucht direct von Landwirthen oder landwirthschaftlichen Vereinen bezogen wird.

Se. Excellenz der Herr Handelsminister eröffnet die Sitzung, begrüsst die Erschienenen und weist auf die grosse Zahl und Wichtigkeit der diesmaligen Verhandlungsgegenstände hin und hebt insbesondere die zur Berathung gelangenden Grundzüge des neuen Personentarifes auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen hervor.

Ferner theilt Se. Excellenz mit, dass an Stelle des verstorbenen Ersatzmitgliedes Herrn August Schellenberg über Vorschlag der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Lemberg das Mitglied dieser Gesellschaft Herr Miezislaus Ritter von Onyszkiewicz und an Stelle des ausgetretenen Ersatzmitgliedes Herrn Julius Pfriemer über Vorschlag der Handels- und Gewerbekammer in Graz der Herr Handelskammerrath Franz Kloiber zu Ersatzmitgliedern bestellt wurden.

Ihr Fernbleiben von der heutigen Sitzung haben entschuldigt die Herren Mitglieder Jakob Gall, Heinrich Popper, Gustav Ritter von Schoeller, Ladislaus Ritter von Struszkiewicz, Eugen Freiherr von Styrcea, Anton Tausche und Alphons Ritter von Widmann, an deren Stelle, soweit dies noch möglich war, die betreffenden Herren Ersatzmitglieder zur Sitzung eingeladen worden sind.

Hierauf leisten die Herren Ersatzmitglieder Josef Gregor und Dr. Julius Leo, welche zum ersten Male an den Berathungen des Staatseisenbahnrathes theilnehmen, die vorgeschriebene Angelobung.

Zur Tagesordnung übergehend, ladet Se. Excellenz der Herr Vorsitzende das Mitglied Herrn Thomas Schadeloock ein, über die **allgemeinen Angelegenheiten** Namens des Comité den Bericht zu erstatten, und zunächst über den Abschnitt I der Mittheilungen für die Sitzung des Staatseisenbahnrathes am 27. Mai 1895.

Die Mittheilungen:

zu Punkt 1, betreffend Eröffnung neuer Linien,

zu Punkt 2, wegen Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Prag,

zu Punkt 3, wegen Errichtung eines zweiten Billetschalters am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Prag Seitens der Böhmischen Nordbahn,

zu Punkt 4, wegen Errichtung einer Haltestelle in der Reichsvorstadt in Pilsen, und

zu Punkt 5, wegen Förderung des Zustandekommens einer Verbindungsbahn zwischen dem Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Prag und der Station Lieben,

werden dem Antrage des Referenten gemäss zur Kenntniss genommen.

Sodann berichtet der Referent über Punkt 3 der Tagesordnung „Vorlage eines Entwurfes neuer Grundzüge für die Art der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten bei der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung" und empfiehlt unter eingehender Begründung die Abschnitte I, III, IV und V in der Fassung der Regierungsvorlage zur Annahme.

Zu Abschnitt II stellt der Referent den Antrag, dem Artikel 3 nachstehende vom Mitgliede Herrn Hofrathe Dr. Exner angeregte Bestimmung beizufügen:

„Bezüglich der Qualität der zur Lieferung gelangenden Materialien und Producte hat die Ausschreibung jene Bestimmungen zu enthalten, nach welchen der Lieferant den Qualitätsnachweis zu erbringen hat."

Der Referent spricht ferner den Wunsch aus, es möge im Artikel 9 zum Ausdrucke gebracht werden, dass der Vadienerlag auch bei den Betriebsdirectionen gestattet ist, und beantragt endlich im Artikel 10, Alinea 2, nach dem Worte „Lieferungsartikel" die Worte: „und Bauvergebungen" einzuschalten.

In ausführlicher Darlegung wendet sich der administrative Director Herr Hofrath Dr. Zehetner gegen den beantragten Zusatz zu Abschnitt II, Artikel 3, bezüglich Aufnahme von Bestimmungen über die Erbringung des Qualitätsnachweises in die Ausschreibung, indem er auf die eventuellen schädlichen Consequenzen einer solchen Massnahme hinweist.

Das Mitglied Herr Dr. Russ wünscht in dem Artikel 10 der „Grundzüge" einen Passus über die Art und den Inhalt der Ausschreibung bei beschränkter Concurrenz aufgenommen.

Ferner ersucht dasselbe Mitglied zu Artikel 20 um Auskunft, weshalb bei beschränkter Concurrenz die Vergebung an den Mindestfordernden zu erfolgen habe.

Mit den diesfalls vom Herrn Regierungsvertreter gegebenen Aufschlüssen erklärt er sich befriedigt.

In der weiteren Debatte über die „Grundzüge" nehmen noch die Herren Mitglieder Hofrath Dr. Exner, Kocourek und Dannhauser das Wort, und erläutern Se. Excellenz der Präsident der k. k. General-Direction Herr Sectionschef Dr. Ritter von Biliński, sowie der administrative Director Herr Hofrath Dr. Zehetner einzelne Bestimmungen der Vorlage im Detail.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung werden die vom Referenten Namens des Comité gestellten Anträge angenommen.

Wie Se. Excellenz der Herr Vorsitzende sodann mittheilt, hat das Mitglied Herr Briess seinen Antrag wegen Einlösung der Linien Prerau—Olmütz und Sternberg—Nezamislitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch den Staat (Punkt 8 a der Tagesordnung) zurückgezogen.

Es gelangt daher zunächst der in der Tagesordnung unter Punkt 9 b erwähnte Antrag des Mitgliedes Herrn Ludwig Christ, lautend:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird ersucht, eine zweckentsprechende Erweiterung des Bahnhofgebäudes in Linz ehestens in Angriff zu nehmen“

zur Verhandlung, welcher Antrag nach Befürwortung durch den Referenten von der Versammlung zum Beschlusse erhoben wird.

(In Vertretung Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers übernimmt Se. Excellenz der Herr Präsident der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen, k. k. Sectionschef Dr. Leon Ritter von Bilinski den Vorsitz.)

Die in der Tagesordnung unter Punkt 11 a und b erwähnten Anträge des Mitgliedes Herrn Ritter von Hillinger:

a) wegen Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes (Warteräume), der Frachtenmagazine und Lagerplätze, endlich Herstellung eines gedeckten Perrons in der Station Friesach der Staatsbahnlinie St. Michael—Glandorf und

b) wegen Vergrösserung des Warteraumes und Herstellung eines entsprechenden Frachtenmagazins sammt hiezu erforderlicher Rampe in der Station Eberstein der Staatsbahnstrecke Hüttenberg—Glandorf

werden dem Vorschlage des Referenten gemäss von der Versammlung angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Herrn Kocourek wegen Aufnahme des Baues der Localbahn Winterberg-Wallern-Salnau in das nächstjährige Bauprogramm (Punkt 12 e der Tagesordnung) wird vom Referenten mit der Begründung zur Annahme empfohlen, dass dieser Localbahn eine grössere Bedeutung zukomme als einer blossen Verbindungsbahn, da sie bestimmt sei, ein neues Productions- und Absatzgebiet zu erschliessen.

Die Versammlung tritt dem Antrage des Referenten bei.

Den durch das Mitglied Herrn Szancer eingebrachten Antrag des Ersatzmitgliedes Herrn Dattner, lautend:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wolle in der an der Staatsbahnlinie Sucha—Neu-Sandec gelegenen Haltestelle Rabka einen Wartesaal errichten“

schlägt der Berichterstatter in folgenden Modificationen zur Annahme vor:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wolle veranlassen, dass in der an der Staatsbahnlinie Sucha—Neu-Sandec gelegenen Haltestelle Rabka ein Wartesaal errichtet werde.“

In dieser Fassung wird der Antrag zum Beschlusse erhoben.

Ebenso gelangen die im Comité vorberathenen Anträge des Mitgliedes Herrn Koucourek, lautend:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird ersucht:

a) die Personen-Haltestelle Leskowitz der Linie Tabor—Iglau in eine Frachtenstation zu erweitern:

b) dahin zu wirken, dass Kohlenwagen besonders im Winter nur im gereinigten Zustande den Kohlenbergwerken zur Verfügung gestellt werden“

zur Annahme.

Einen in der Comitésitzung eingebrachten Antrag des Mitgliedes Herrn Dr. Gambini, lautend:

„Der Staatseisenbahnrath spricht den Wunsch aus, dass die hohe k. k. Regierung die Erbauung der Localbahn Triest-Parenzo-Canfanaro in das nächstjährige Bauprogramm aufnehme“

empfiehlt der Referent unter Hinweis auf die von ihm schon in der vorjährigen Mai-Session des Staatseisenbahnrathes dargelegte hohe Wichtigkeit dieser Localbahn für Istrien zur Annahme.

Die Versammlung beschliesst in diesem Sinne.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Herrn Regierungsrathes Ritter von Struszkiewicz, lautend:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird ersucht, an der Haltestelle Neu-Sandec Stadt eine den Bedürfnissen des Personenverkehres entsprechende Erweiterung derselben ehethunlichst eintreten zu lassen“

theilt Se. Excellenz der Herr Vorsitzende mit, dass diese Erweiterung beschlossen und in Durchführung begriffen ist.

Diese Mittheilung wird zur Kenntniss genommen.

Sodann berichtet das Mitglied Herr Ritter von Lindheim Namens des Comité über die Angelegenheiten, betreffend **Personentarif und Fahrordnung.**

Punkt 1 des Abschnittes II der „Mittheilungen“, betreffend das Anhalten des Zuges Nr. 104 in der Station Schwaz, und Punkt 2, wegen Einführung eines directen Frühzuges von Protivin über Zditz nach Prag und zurück werden dem Antrage des Referenten gemäss dankend zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 2 spricht das Mitglied Herr Kocourek den Wunsch aus, es mögen die Züge von Budweis gegen Protivin und Prag in der Weise eingerichtet werden, dass die Wartezeit in Protivin auf den Anschluss nach Prag möglichst verkürzt werde.

Punkt 3 wegen Reactivirung des Zuges Nr. 616 Stroże—Neusandez—Orló für die Winterperiode 1894/95,

Punkt 4 wegen Ausdehnung der während der Sommermonate auf dem Bodensee bestehenden Eilschiffverbindung Bregenz—Constanz und zurück auf das ganze Jahr, und

Punkt 5 wegen Belassung des Zuges Nr. 112 in der Relation Landeck—Innsbruck auch während der Dauer der Winterfahrordnung werden zur Kenntniss genommen.

Zu Punkt 6, betreffend Erstellung eines Luxuszuges während der Sommermonate zwischen Innsbruck und Salzburg stellt der Referent Namens des Comité den Antrag:

„Die k. k. General-Direction wird ersucht, die Frage wegen Erstellung eines Luxuszuges während der Sommermonate zwischen Bregenz—Innsbruck—Salzburg—Wien weiter zu studiren.“

Dieser Antrag findet die Zustimmung der Versammlung.

Punkt 7 a wegen Verlegung des Zuges Nr. 2 der Linie Graz—Fehring,

Punkt 7 b wegen Einleitung des um 6 Uhr 50 Minuten Früh von Gleisdorf in der Richtung nach Fehring verkehrenden Personenzuges von Graz aus und wegen Einrichtung eines Anschlusses an den von Graz Südbahnhof um 1 Uhr 20 Minuten abgehenden und um 3 Uhr 25 Minuten Nachmittags in Fehring einlangenden Personenzug Nr. 17 in der Richtung nach Fürstenfeld, und

Punkt 8, betreffend eine raschere Personenbeförderung auf den Linien der Böhmischen Nordbahn für den Fernverkehr, dienen zur Kenntniss.

Zu Punkt 9, betreffend Activirung des dritten Schnellzuges auf der Linie Wien—Krakau durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, beantragt der Referent Namens des Comité folgende Resolution:

„Die k. k. General-Direction wird dringend ersucht, dafür zu sorgen, dass die Bahnlinie Lemberg — Czernowitz sobald als thunlich derart verbessert werde, dass eine wesentliche Beschleunigung des Schnellzuges zwischen den beiden genannten Orten platzgreifen könne, weiter, dass der Aufenthalt beim Schnellzuge Wien—Lemberg—Czernowitz in Lemberg auf das möglichst geringste Mass reducirt werde.“

Das Mitglied Herr Dr. Pilat spricht Namens des Landes Galizien der General-Direction den Dank aus für ihre erfolgreichen Bemühungen um die Einrichtung des Tagesschnellzuges, bezeichnet die Beschleunigung der Verbindung zwischen Lemberg — Czernowitz, bezw. Wien — Czernowitz ebenfalls als wünschenswerth, hält jedoch eine frühere Abfahrt von Lemberg und eine zu weitgehende Reduction des Aufenthaltes in Lemberg zu diesem Zwecke für unzulässig.

Von dem Mitgliede Freiherrn von Romaszkan, welcher sich dem Danke für das Zustandekommen des dritten Schnellzuges anschliesst, wird insbesondere eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Czernowitzer Strecke, selbst wenn dadurch Mehrkosten entstünden, gewünscht.

Se. Excellenz der Herr Vorsitzende weist dem gegenüber darauf hin, dass für die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit nie die Rücksicht auf die Kosten, sondern stets nur die Rücksichten auf die Sicherheit des Verkehres massgebend seien und dass ein schnelleres Fahren vor Allem einen entsprechenden Zustand der Bahn, speciell des Oberbaues bedinge.

Bei der hierauf erfolgten Abstimmung wird die vom Referenten beantragte Resolution angenommen.

Punkt 10 wegen Schaffung eines Anschlusses von Teplitz—Aussig—Dresden über Görlitz nach Breslau und

Punkt 11, enthaltend die nachträglichen Aenderungen des Winterfahrplanes 1894/95 werden zur Kenntniss genommen.

Bei Besprechung der Mittheilung zu Punkt 12, „nachträgliche Aenderungen des Sommerfahrplanes 1895", nimmt das Mitglied Herr Luckmann Veranlassung, Namens der Bewohner der Stadt Laibach der General-Direction für die bereitwillige und werkthätige Hilfeleistung in dem schweren Unglücke, das die Stadt Laibach getroffen, den wärmsten Dank auszusprechen und hieran die Bitte zu knüpfen, dass der in die Fahrordnung nicht aufgenommene sogenannte „Erdbebenzug" bis zum Spätherbste in Verkehr belassen und bis Assling ausgedehnt werden möge.

Verkehrsdirector Herr Regierungsrath Gerstel sichert zu, dass der von dem Mitgliede Herrn Luckmann erwähnte Zug solange in Verkehr bleiben wird, als ein Bedürfniss hiefür vorhanden sei, vermag jedoch bezüglich der Verlängerung bis Assling eine Zusage nicht zu machen, bevor nicht die nöthigen Erhebungen gepflogen sind.

Punkt 12 der „Mittheilungen" wird sohin zur Kenntniss genommen, und erscheint damit Abschnitt II der „Mittheilungen" erledigt.

Das Mitglied Herr Ritter von Lindheim berichtet hierauf über Punkt 2 der Tagesordnung „Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1895/96", und bringt die Fahrordnungsentwürfe gruppenweise zur Verhandlung.

Bezüglich der Gruppe I, „Westliche Staatsbahnen", hebt der Berichterstatter hervor, dass in der Strecke Wien—Selzburg—Bregenz zur Verbesserung des localen Verkehres der von Wien um 7 Uhr Früh abgehende Personenzug Nr. 29 während des Winterfahrplanes 1895/96 von Linz bis Vöcklabruck, Ankunft dort 4 Uhr 19 Minuten Nachmittags, täglich verkehren wird.

In der Gegenrichtung wird der zwischen Wels—Linz—St. Valentin verkehrende Zug Nr. 216 von Vöcklabruck, Abfahrt 4 Uhr 4 Minuten Nachmittags, eingeleitet werden.

Zum Zwecke der Entlastung des Personenzuges Nr. 12, Salzburg ab 8 Uhr 30 Minuten Abends, sowie behufs Beibehaltung des während des Sommerdienstes bestehenden Anschlusses von Salzburg nach Braunau wird der Personenzug Nr. 112, Salzburg ab 7 Uhr 7 Minuten Abends — Steindorf an 7 Uhr 58 Minuten Abends — auch während der Wintermonate täglich verkehren.

In der Strecke Bregenz—Innsbruck wird der Personenzug Nr. 12, Bregenz ab 11 Uhr 28 Minuten Nachts, Innsbruck an 8 Uhr 8 Minuten Früh, auch während des Winters in dieser Fahrordnung belassen.

In der Strecke Amstetten—Pontafel bleibt die mit 1. Mai 1895 neu eingerichtete Zugsverbindung von Leoben nach Judenburg, Leoben ab 5 Uhr 19 Minuten Nachmittags, Judenburg an 8 Uhr 13 Minuten Abends, Zug Nr. 1435/065, auch während der Winterfahrordnung aufrecht.

In den Strecken Budweis—St. Valentin und Gaisbach—Linz bleiben die mit 1. Mai 1895 neu hergestellten Zugsverbindungen: Budweis ab 10 Uhr 24 Minuten Vormittags im Anschlusse an den Zug Nr. 130 von Pilsen, Linz an 3 Uhr Nachmittags, und in der Gegenrichtung: Linz ab 4 Uhr 38 Minuten Nachmittags — Budweis an 8 Uhr 57 Minuten Abends (Züge Nr. 1113/1213—1234/1134) auch weiter bestehen.

Das Mitglied Herr Kocourek beantragt, dass der Tagesschnellzug Wien—Eger und zurück auch in der Winterfahrordnung beibehalten werde. Verkehrsdirector Herr Regierungsrath Gerstel erklärt, dass die General-Direction über diese Anregung Studien anstellen werde.

Das Mitglied Herr Adler spricht der General-Direction den Dank für die Beibehaltung der Züge Nr. 1113/1213 und 1234/1134 in der Strecke Budweis—Linz, sowie für die Anordnung aus, dass dem Zuge Nr. 1171 statt eines Waggons dritter Classe ein solcher zweiter und dritter Classe beigegeben wird.

Ebenso dankt das Mitglied Herr Christ für die Weiterführung des Zuges Nr. 216 Vöcklabruck—Linz.

Hierauf wird Gruppe I der Winterfahrordnung zur Kenntniss genommen.

(Se. Excellenz der Herr Handelsminister übernimmt wieder den Vorsitz.)

Zur Gruppe II, „Nördliche Staatsbahnen", theilt der Berichterstatter mit, dass in der Strecke Prag K.F.J.B.—Pilsen—Furth i. W. die mit 1. Mai 1895 neu eingerichteten beschleunigten Personenzüge Nr. 319, Prag K.F.J.B. ab 4 Uhr 50 Minuten Nachmittags nach Pilsen, und Zug Nr. 320 von Pilsen mit Ankunft in Prag K.F.J.B. 11 Uhr 3 Minuten Vormittags auch während des Winterdienstes verkehren werden.

An Stelle des Localzuges Prag ab 5 Uhr 40 Minuten Nachmittags bleibt der Zug Prag ab 3 Uhr 15 Minuten Nachmittags bis Zditz mit Anschluss nach Protivin im Verkehre.

In der Strecke Dux—Pilsen—Eisenstein haben die zwischen Pilsen—Eisenstein verkehrenden Nachtpersonenzüge Nr. 1213, Pilsen ab 12 Uhr 15 Minuten Nachts, und Nr. 1212, Pilsen an 3 Uhr 18 Minuten Früh, im Winter eine so geringe Frequenz gehabt, dass deren Auflassung während des Winterdienstes 1895/96 gerechtfertigt erscheint.

Dagegen wird beim Zuge Nr. 1270, Pilsen an 5 Uhr 29 Minuten Früh, statt von Lužan schon von Klattau an Personenbeförderung stattfinden.

In der Strecke Iglau—Taus bleibt der an Stelle des im vergangenen Winter von Tabor mit Abfahrt 12 Uhr 50 Minuten Nachts bis Ober-Cerekwe in Verkehr gewesenen Zuges Nr. 1212 der mit 1. Mai neu eingerichtete Zug Nr. 2152, Tabor ab 5 Uhr 31 Minuten Früh, bis Iglau in Cours.

Die Züge Nr. 353, Hannsdorf ab 1 Uhr 40 Minuten Nachmittags, und Nr. 354, Hannsdorf an 12 Uhr 40 Minuten Nachmittags, verbleiben in der Lage des Sommerfahrplanes, so dass die mit 1. Mai 1895 neu eingerichteten Anschlussverbindungen Reichenberg, Trautenau und Königgrätz—Troppau auch für den Winterfahrplan erhalten bleiben.

Die mit 1. Mai 1895 neu eingelegten Züge Nr. 1517, Olmütz ab 11 Uhr 30 Minuten Vormittags nach Jägerndorf, Nr. 1518, Olmütz an 7 Uhr 48 Minuten Früh von Jägerndorf, sowie Zug Nr. 1521, Jägerndorf ab 6 Uhr 15 Minuten Abends, Troppau an 7 Uhr 15 Minuten Abends, bleiben auch während des Winterdienstes im Verkehre.

An Stelle des Zuges mit Abfahrt von Jägerndorf 12 Uhr 30 Minuten Mittags wird der mit 1. Mai 1895 activirte Zug Nr. 1821, Jägerndorf ab 6 Uhr 30 Minuten Abends, auch in der Winterfahrordnung eingeleitet werden.

Gruppe II, sowie Gruppe III, „Nordöstliche Staatsbahnen" (Galizien und Bukowina), zu welch letzterer der Berichterstatter lediglich bemerkt, dass die mit 1. Mai 1895 neu eingerichteten Tagesschnellzüge Wien—Krakau—Lemberg auch während des Winterfahrplanes unverändert in Cours bleiben, werden hierauf von der Versammlung, dem Antrage des Referenten gemäss, zur Kenntniss genommen.

Der Referent berichtet sodann über die Anträge des Mitgliedes Herrn Briess wegen Belassung der auf der Linie Kriegsdorf—Römerstadt in der Sommerfahrordnung eingeführten Züge Nr. 1655 und Nr. 1656 auch während der Winterfahrordnung (Punkt 8 b der Tagesordnung) und wegen Späterlegung des Zuges Nr. 1017 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab Olmütz behufs Erzielung eines besseren Anschlusses an den in Olmütz um 11 Uhr 11 Minuten ankommenden Schnellzug der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Punkt 8 c der Tagesordnung).

Bezüglich des ersten Antrages theilt der Berichterstatter mit, dass nach der Erklärung der General-Direction die gewünschten Züge auch im Winter verkehren werden, womit sich der Antragsteller befriedigt erklärt.

Dem zweiten Antrage des Mitgliedes Herrn Briess konnte mit Rücksicht auf die dadurch bedingte Verschiebung anderer wichtigerer Züge nicht beigepflichtet werden, vielmehr beantragt der Referent Namens des Comité:

„Dem Antrage, betreffend Verlegung des Zuges Nr. 1017 (von Olmütz nach Sternberg) kann keine Folge gegeben werden."

Der Antragsteller Herr Briess dankt Namens der Handels- und Gewerbekammer Olmütz für die Gewährung des ersten Wunsches und empfiehlt seinen zweiten Antrag der Erwägung und dem Studium der General-Direction, was Seitens des Verkehrsdirectors Herrn Regierungsrathes Gerstel zugesichert wird.

Der Antrag des Comité wird sodann angenommen.

Wie der Referent weiter berichtet, hat das Mitglied Herr Christ seinen in der Tagesordnung unter Punkt 9 c erwähnten Antrag wegen Späterlegung des Zuges Nr. 1145 ab St. Valentin behufs Erzielung eines directen Anschlusses nach Steyr für die von Linz nach Wien kommenden Züge zurückgezogen.

Von dem Mitgliede Herrn Christ liegt ein weiterer, in der Tagesordnung unter Punkt 9 d erwähnter Antrag vor, lautend:

„Die k. k. General-Direction wird gebeten, eine Verbesserung des Fahrplanes der Strecke St. Valentin—Steyr—Klein-Reifling—Selzthal derart einzuführen, dass

1. der bisher bestehende, höchst ungünstige Anschluss des Zuges Nr. 1127 an Zug 917 derart abgeändert werde, dass ersterer direct bis Selzthal geführt wird und

2. ein Anschluss des Zuges Nr. 1113, Strecke Steyr—Kastenreith, an Zug Nr. 918 der Strecke Kastenreith—Waidhofen—Amstetten hergestellt werde und

3. der Güterzug Nr. 980 der Strecke Hieflau—Klein-Reifling auch in der Winterfahrplan-Periode mit Waggons zweiter und dritter Classe eingerichtet werde."

Punkt 2 dieses Antrages wird vom Antragsteller zurückgezogen, die Erfüllung des Wunsches in Punkt 3 wird Seitens der General-Direction zugesagt.

Bezüglich des Punktes 1 beantragt der Referent:

„Der Antrag betreffs Verbesserung des Anschlusses des Zuges Nr. 1127 wird der General-Direction zur Erwägung überwiesen."

Die Versammlung beschliesst in diesem Sinne.

Zu dem in der Tagesordnung unter Punkt 9 e erwähnten Antrage des Mitgliedes Herrn Christ wegen Einstellung eines Nachmittag-Schnellzuges in der Strecke Wien—Linz während der Winterfahrordnung schlägt der Referent folgende Erledigung vor:

„Der Antrag betreffs der Nachmittags-Schnellzugsverbindung Wien—Linz wird der k. k. General-Direction zur weiteren Erwägung überwiesen."

Die Versammlung stimmt diesem Antrage zu.

Zur Verhandlung gelangen nunmehr die in der Tagesordnung unter Punkt 10 b bis e erscheinenden Anträge des Mitgliedes Herrn Gröger.

Bezüglich des Antrages sub 10 b wegen Einführung eines Abendzuges auf der Localbahn Chodau-Neudek im Winter erklärt sich die General-Direction bereit, den Abendzug von Chodau nach Neudek entsprechend später zu legen, wenn die Buschtěhrader Bahn den Schnellzug Nr. 2 in Chodau anhalten lässt.

Hinsichtlich des im Punkte 10 c erwähnten Antrages wegen Umwandlung des bisher im Winter um 1 Uhr von Eger nach Karlsbad verkehrenden gemischten Zuges der Buschtěhrader Eisenbahn in einen Personenzug und Weiterführung desselben bis nach Komotau bemerkt der Referent, dass der Vertreter des Handelsministeriums in der Comitésitzung mitgetheilt habe, dass diesen Wünschen nach Möglichkeit werde Rechnung getragen werden.

Der Referent beantragt daher:

„Der Staatseisenbahnrath nimmt die Mittheilung des k. k. Handelsministeriums zur Kenntniss, nachdem den Wünschen des Antragstellers so weit als möglich Folge gegeben wurde."

Der Referent schlägt ferner vor, die Anträge wegen Früherlegung des während des Winters von Eger um 2 Uhr 30 Minuten Nachmittags nach Pilsen verkehrenden Personenzuges und Umwandlung dieses Zuges ab Eger in einen Schnellzug (Punkt 10 d) wegen Anhaltens des um 4 Uhr 55 Minuten Nachmittags von Eger abgehenden Personenzuges in den Personen-Haltestellen „Bruck am Hammer" und „Oschelin" behufs Passagier-Aufnahme (Punkt 10 e) abzulehnen, und zwar letzteren mit der Motivirung, dass nach den Mittheilungen der General-Direction das Anhalten in weiteren Stationen, wie zum Beispiel Bruck am Hammer und Oschelin, die internationalen Züge verschlechtern würde.

Sämmtliche Anträge des Referenten werden von der Versammlung angenommen.

Seitens des Mitgliedes Herrn Kocourek wurden folgende Anträge gestellt:

a) Wegen Veranlassung, dass die gemischten Züge Nr. 2053 und 2054 der Linie Wessely a. L.—Ober-Cerekwe regelmässig täglich in der in der Fahrordnung vorgesehenen Zeit verkehren (Punkt 12 f der Tagesordnung) und

b) wegen Gestattung der Passagier-Aufnahme in der Haltestelle Budweis-Altstadt der Linie Pilsen—Budweis bei Zug Nr. 14 (Punkt 12 g der Tagesordnung).

Der Berichterstatter empfiehlt auf Grund der Mittheilungen der General-Direction, den Antrag a abzulehnen, und beantragt zum Punkte b:

„Der Antrag betreffs der Benützung der Haltestelle Altstadt bei Budweis zum Einsteigen der Personen wird der k. k. General-Direction zur Erwägung überwiesen."

Die Anträge des Referenten werden nach kurzer Debatte angenommen.

Der in der Tagesordnung sub Punkt 13 erwähnte Antrag des Mitgliedes Herrn Dr. Reicher, betreffend die Gestattung der Benützung des Eillastenzuges Nr. 149 der Südbahn durch die Schüler der k. k. Fachschule und der Bürgerschule in Bruck an der Mur und die entsprechende Früherlegung dieses Zuges, wird dem Vorschlage des Referenten gemäss der Regierung zur Erwägung überwiesen mit dem Beifügen, dass, wenn aus verkehrstechnischen Rücksichten die Verlegung des Eillastenzuges unmöglich wäre, die Südbahn gestatten möge, dass der Schnellzug Nr. 3 von Schülern gegen Schülerkarten ohne Aufzahlung benützt werde.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Herrn Steiner wegen günstigerer Verbindung der Landeshauptstadt Salzburg mit der Landeshauptstadt Graz und Beistellung von durchlaufenden Wagen auf dieser Strecke (Punkt 15 c der Tagesordnung) schlägt der Berichterstatter vor:

„Der Antrag wegen günstigerer Zugsverbindung der Landeshauptstadt Salzburg mit den südlichen Alpenländern wird der k. k. General-Direction zur Würdigung überwiesen",

was die Zustimmung der Versammlung findet.

Vom Mitgliede Herrn Gröger liegt folgender Dringlichkeitsantrag vor:

„Es wolle das hohe k. k. Handelsministerium ersucht werden, die Buschtěhrader Eisenbahn zu veranlassen, dass deren Winter-Schnellzüge Eger—Prag und Prag—Eger Waggons dritter Classe mitführen."

Die Versammlung beschliesst die Dringlichkeit und nimmt den Antrag des Berichterstatters:

„Der Antrag betreffs der Einstellung von Waggons dritter Classe in die Winter-Schnellzüge Prag—Eger und Eger—Prag wird dem k. k. Handelsministerium zur Erwägung überwiesen"

an.

Der vom Mitgliede Herrn Bondy eingebrachte, in der Tagesordnung unter Punkt 7 erwähnte Antrag wegen Gewährung von Fahrbegünstigungen auf den k. k. Staatsbahnen für Geschäftsreisende in demselben Ausmasse, wie sie den k. k. Staatsbeamten, Professoren, Lehrern u. s. w. eingeräumt sind, wurde vom Antragsteller in der Weise modificirt, dass er nunmehr lautet:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird ersucht, zu erwägen, in welcher Weise den Geschäftsreisenden bei ihren Reisen auf den Oesterreichischen Staatsbahnen möglichst weitgehende Begünstigungen gewährt werden können."

Namens des Comité beantragt der Referent hiezu:

„Der Antrag des Mitgliedes Bondy in Betreff der ausnahmsweisen, ganz isolirt dastehenden Begünstigung von Geschäftsreisenden auf den Oesterreichischen Staatsbahnen gleich den Dienern des Staates und des Heeres kann nicht befürwortet und muss daher abgelehnt werden; wohl aber lassen die zu erwartenden Reformen der Abonnement-, Saison- und Theilstreckenbillets die Hoffnung zu, dass sich für die durch den Antrag vertretenen Berufskreise Erleichterungen ergeben werden."

Dieser Antrag wird angenommen.

Unter Bezugnahme auf einen vom Mitgliede Herrn Dannhauser in der letzten Session des Staatseisenbahnrathes gestellten Antrag wegen Ermässigung der Preise der Theilstreckenkarten, welcher keine Erledigung gefunden hat, beantragt der Berichterstatter Namens des Comité:

„Der Staatseisenbahnrath spricht im Hinblicke auf die zu gewärtigenden Personentarif-Erhöhungen und in Erinnerung an mehrfach gefasste Beschlüsse bezüglich der weiteren Ausbildung des Theilstreckenkarten-Systems die Erwartung und das Ersuchen aus, womöglich schon in der Herbstsession eine Vorlage bezüglich der Reform und Verallgemeinerung der Theilstreckenkarten, des Saison- und Monatsabonnements zu erhalten, und ersucht, diese Vorlage thunlichst frühzeitig und mit einer kurzen Motivirung versehen den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes zugänglich machen zu wollen."

Dieser Antrag wurde zum Beschlusse erhoben.

Die Dringlichkeit eines vom Mitgliede Herrn Kocourek gestellten Antrages, lautend:

„Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen wird ersucht, auf der Linie Budweis—Salnau in der Sommerfahrordnung wenigstens an Sonn- und Feiertagen ein weiteres Personenzugspaar mit folgender Fahrzeit einzuführen:

I. Abfahrt von Budweis 1 Uhr 15 Minuten Nachmittags, Ankunft in Gojau 3 Uhr 45 Minuten Nachmittags,

II. Abfahrt von Gojau 5 Uhr 15 Minuten Nachmittags, Ankunft in Budweis 7 Uhr 35 Minuten Abends",

wird abgelehnt und dieser Antrag der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugewiesen.

Hinsichtlich des vom Mitgliede Herrn Steiner gestellten Antrages wegen Verlegung des Orient-Expresszuges von der Route Simbach—Wels auf die Route Rosenheim—Salzburg—Linz (Punkt 15 a der Tagesordnung) macht der Berichterstatter die Mittheilung, dass die General-Direction sich ernstlich bemüht habe, diesem Wunsche, der insbesondere von der Stadt Salzburg gehegt wird, zu entsprechen und diesbezügliche Vorschläge in den betreffenden Conferenzen gemacht habe, deren Durchführung aber an den von den kgl. Bayerischen Staatsbahnen erhobenen Anforderungen scheiterte.

Diese Mittheilung wird zur Kenntniss genommen.

Der weitere von dem Mitgliede Herrn Steiner gestellte Antrag wegen Beistellung von Restaurationswagen für die über Salzburg verkehrenden Tagesschnellzüge (Punkt 15 b der Tagesordnung) wurde zurückgezogen.

Von dem Mitgliede Herrn Adler liegt der in die Tagesordnung unter Punkt 6 aufgenommene Antrag wegen Abänderung der Fahrordnung auf der Staatsbahnstrecke Attnang—Schärding im Sinne der Sommerfahrordnung 1893 vor.

Nach den Aufklärungen der General-Direction zieht der Antragsteller seinen Antrag zurück und spricht den Wunsch aus, dass beim Winterdienste auf denselben Rücksicht genommen werden möge.

Das Mitglied Herr Dr. Gambini hat einen Antrag eingebracht, welcher lautet:

„In Erwägung, dass es Zeit wäre, die seit circa 25 Jahren erwartete Entscheidung betreffs des Ausbaues einer zweiten, von der Südbahn unabhängigen Schienenverbindung zwischen dem Innern der Monarchie und der Adria im Staatsinteresse zu treffen, in Erwägung, dass selbst bei einer eventuellen Verstaatlichung der Südbahn die Herstellung einer zweiten Bahnlinie sich als eine unumgängliche Nothwendigkeit darstellt, in speciellem Anbetracht vorkommender Verkehrsstörungen längs

der Südbahnstrecke Divača—St. Peter—Laibach, in Erwägung, dass von den drei zur Vervollständigung des südlichen Staatsbahnnetzes bestehenden Projecten, und zwar der Predil-, Wocheiner- und Laaker-Bahn, nur letztere den Interessen des Staates wegen der Bedeutung des Kriegshafens von Pola und auch den Interessen der Provinz Istrien Rechnung tragen würde,

ersucht der Staatseisenbahnrath die hohe k. k. Regierung, noch im Laufe dieses Jahres die Erbauung der südlichen Staatsbahn-Ergänzungsstrecke Laak—Prewald—Divača verfassungsmässig sicherzustellen."

Da die Dringlichkeitsfrage bezüglich dieses Antrages nicht gestellt wird, wird derselbe der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugewiesen.

(In Vertretung Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers übernimmt Se. Excellenz der Herr Präsident der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen, k. k. Sectionschef Dr. Leon Ritter von Bilinski den Vorsitz.)

Den nächsten Verhandlungsgegenstand bildet die in der Tagesordnung unter Punkt 4 erwähnte „Vorlage der Grundzüge eines neuen Personentarifes auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen".

Zunächst ergreift der Abtheilungsvorstand Herr Hofrath Dr. Liharzik das Wort und setzt in eingehender Darstellung unter Anführung des bezüglichen Ziffernmaterials die Grundzüge auseinander, auf denen der neue Personentarif aufgebaut ist, welcher gegenüber dem mit der Tagesordnung zur gegenwärtigen Sitzung versendeten Projecte die in den zur Vertheilung gelangten Modificationen dargestellten Aenderungen erfahren soll.

Redner bespricht ausführlich die Zoneneintheilung, die Bildung der Einheitssätze, legt die Vortheile der Anwendung eines einheitlichen Kilometerzeigers dar und schliesst mit dem Hinweise darauf, dass die Reform des Personentarifes nicht nur den Zweck habe, eine Einnahmenerhöhung zu erzielen, sondern auch gewisse Mängel des bisherigen Tarifes zu beseitigen.

(Se. Excellenz der Herr Vorsitzende unterbricht um 1 Uhr Nachmittags die Sitzung.)

(Nach Wiederaufnahme der Sitzung um 3 Uhr Nachmittags.)

Der Berichterstatter Herr Ritter von Lindheim erklärt vorerst, gleichzeitig mit der Regierungsvorlage, betreffend den neuen Personentarif, auch den Antrag des Mitgliedes Herrn Kocourek wegen Einführung eines neuen Personen-Zonentarifes auf den k. k. Staatsbahnen (Punkt 12 a der Tagesordnung) besprechen zu wollen, weil beide Gegenstände in unmittelbarem Zusammenhange ständen.

Wie der Referent ausführt, wurde auch im Comité anerkannt, dass der gegenwärtige Zonentarif sowohl in Bezug auf die Einheitssätze, welche besonders für den Nahverkehr zu niedrig sind, wie auch hinsichtlich der Zoneneintheilung reformbedürftig sei; ebenso wurde der Anschauung zugestimmt, dass die finanzielle Lage der Staatsbahnen eine gewisse Würdigung und Berücksichtigung erheische.

Es musste deshalb der Antrag des Mitgliedes Herrn Kocourek, welcher nicht eine Erhöhung, sondern eine Ermässigung des gegenwärtigen Personentarifes involvirt, abgelehnt werden.

Das Comité, welches sich aus den angeführten Erwägungen nicht auf den Standpunkt der Negation gegenüber der Regierungsvorlage stellen konnte, liess sich bei seiner Beschlussfassung hauptsächlich von der Rücksicht auf die wirthschaftlichen Interessen leiten und hat deshalb einen von dem Mitgliede Herrn Dr. Russ eingebrachten Resolutionsantrag zu dem seinigen gemacht, welcher lautet:

„Der Staatseisenbahnrath kann das von der Regierung vorgelegte Reformproject des Personentarifes wohl in Absicht auf eine nur mässige Erhöhung überhaupt, ferner die Erstellung von Myriameterzonen und die Festhaltung der bisherigen Preise der ersten Zone bis 10 km billigen, nicht aber hinsichtlich der sonst vorgeschlagenen Tarifeinheiten, weil die Erhöhung für die einzelnen Classen unzutreffend und in der dritten Classe am stärksten und viel zu gross ist.

Der Staatseisenbahnrath empfiehlt der Regierung, die der Nordwestbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft zugestandenen Personentarife auf den Staatsbahnen nicht zu überschreiten, hiebei die Verbesserung der Verhältnisse der zweiten zur dritten Classe sorgfältig zu erwägen, gleichzeitig jedoch über höchstens 150 km eine bedeutende Herabsetzung der Tarifeinheiten aller drei Classen eintreten zu lassen, um den Fernverkehr ernsthaft zu begünstigen; endlich spricht sich der Staatseisenbahnrath gegen die Anwendung des für den Güterverkehr geltenden Kilometerzeigers auf den Personenverkehr aus."

Dem gegenüber stellt das Mitglied Herr Kocourek folgenden Resolutionsantrag, welchen er gleichzeitig eingehend begründet:

„Die von der k. k. General-Direction beantragte Erhöhung des Personentarifes und die staffelartige Verbilligung desselben wird, nach den bisherigen Erfahrungen vor und nach Einführung des Zonentarifes zu schliessen, auf die Personenfrequenz und daher auch auf die Einnahme aus dem Personenverkehre ungünstig einwirken.

Aus diesem Grunde ist der Staatseisenbahnrath nicht in der Lage, dem beantragten Personentarife seine Zustimmung zu geben.

Der Staatseisenbahnrath beantragt folgende Einheitssätze für die Personenzüge, inclusive Stempelgebühr:

Für die dritte Classe 1·2 kr.,
„ „ zweite „ 1·8 „ und
„ „ erste „ 3 „

per Kilometer und für die Schnellzüge die Einhebung eines 50percentigen Zuschlages.

Der Staatseisenbahnrath erklärt sich mit der beantragten Zoneneintheilung, sowie mit der Anwendung des Kilometerzeigers für den Güterverkehr bei Berechnung der Fahrkartenpreise einverstanden, dagegen findet derselbe die in Antrag gebrachte staffelartige Verbilligung des Personentarifes für den Fernverkehr als unzureichend.

Die k. k. General-Direction wird daher ersucht, von der Einführung des beantragten Personentarifes am 1. Juli 1895 Umgang zu nehmen, den im Sinne dieser Resolution beantragten Personentarif einer weiteren Erwägung zu unterziehen und ein neues Project nebst einem Vorschlage auf Einführung von Jahres-, Abonnements- und anderen periodischen Fahrkarten der nächsten Session des Staatseisenbahnrathes vorzulegen."

Nach längerer Debatte, an welcher sich die Herren Mitglieder Luckmann, Ritter von Gomperz, Dr. Russ, Riedl Edler von Riedenstein, Szczepanowski und Kocourek, sowie der Referent Ritter von Lindheim betheiligen und in deren Verlauf Se. Excellenz der Präsident der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen Herr Sectionschef Dr. Ritter von Biliński und der Abtheilungsvorstand Herr Hofrath Dr. Liharzik mehrfach Veranlassung nehmen, Aufklärungen zu ertheilen, wird zur Abstimmung geschritten. Hiebei wird der Antrag des Mitgliedes Herrn Kocourek abgelehnt, dagegen der vom Berichterstatter vertretene Antrag des Comité zum Beschlusse erhoben.

Ueber Einladung Sr. Excellenz des Herrn Vorsitzenden erstattet nunmehr das Mitglied Herr Deutsch Namens des Comité den Bericht über die **commerciellen Angelegenheiten,** und zwar zunächst über Punkt 1 des Abschnittes III der „Mittheilungen" in Verbindung mit Punkt 3 und mit dem Antrage des Mitgliedes Herrn Kocourek unter Punkt 12 b der Tagesordnung.

Wie der Berichterstatter bekanntgibt, hat das Mitglied Herr Kocourek in der Comitéberathung seinen ursprünglichen Antrag zurückgezogen und durch einen neuen Antrag ersetzt, welcher auch vom Comité angenommen wurde.

Der Referent beantragt Namens des Comité:

„Die Mittheilungen zu Punkt 1, betreffend das Resultat der eingeleiteten Vorstudien über die Einführung des Staatsbahnbarêmes auf den verstaatlichten Localbahnen und auf allen übrigen Staatsbahnen, sowie zu Punkt 3 wegen Einleitung von Verhandlungen mit den österreichischen Privatbahnen, um dieselben und die österreichischen Staatsbahnen zur Annahme eines einheitlichen, für den gesammten internen Güterverkehr in Oesterreich giltigen Gütertarifes zu bestimmen, werden zur Kenntniss genommen."

Gleichzeitig empfiehlt der Referent die Annahme des vom Mitgliede Herrn Kocourek gestellten Antrages, lautend:

„Die hohe k. k. Regierung wird ersucht, für den Fall, als eventuell ein Entwurf für einen neuen Staatsbahn-Gütertarif zur Begutachtung im Staatseisenbahnrathe gelangen sollte, diesen zwei Monate vor der betreffenden Sitzung des Staatseisenbahnrathes an die Mitglieder zu versenden.

Aus der Mitte des Tarifcomité des Staatseisenbahnrathes ist ein Subcomité zu bestellen, welches über das Project sofort berathen und die erforderlichen Anträge vorbereiten soll."

Die Versammlung stimmt den Anträgen des Referenten zu.

Punkt 2 der „Mittheilungen", betreffend jene Anträge und Beschwerdepunkte, bei welchen in der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben keine Einigung erzielt und die Beschlussfassung vertagt wurde, wird zur Kenntniss genommen.

Der Referent stellt ferner unter Hinweis darauf, dass durch den in der neuen Zusatzbestimmung zu § 51, lit. l des Betriebsreglements (Entwurf des dritten Nachtrages zum Tariftheile I) enthaltenen Vorbehalt, wonach die Stationen über die Instradirungsrouten nur unverbindliche Auskunft ertheilen, den Interessen der Verfrächter nicht in ausreichendem Masse Rechnung getragen sei, den Antrag:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wolle dahin wirken, dass die Instradirungstabellen als ein integrirender Bestandtheil der Frachttarife sofort nach ihrem Erscheinen jedermann zugängig gemacht werden."

Endlich beantragt der Berichterstatter die Wiederaufnahme des von dem Mitgliede Herrn Luckmann in der Mai-Session 1894 gestellten Antrages wegen Anwendung des Wagenladungsatzes für das factisch verladene Gewicht im Falle die Bahnen Wagen beistellen, welche vermöge ihrer Bauart die Benützung des Ladegewichtes durch nicht sperrige Güter nicht ermöglichen.

Zu diesem Behufe stellt er den Antrag:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird ersucht, dem Antrage des Mitgliedes Herrn Luckmann neuerlich näherzutreten und über das Resultat der mit den Bahnen zu pflegenden Unterhandlungen in der Herbstsession 1895 dem Staatseisenbahnrathe zu berichten."

Beide Anträge des Referenten werden von der Versammlung angenommen.

Desgleichen wird der vom Referenten zu Punkt 4 der „Mittheilungen", betreffend Begünstigungen für den österreichischen Malzexport, gestellte und vom Mitgliede Herrn Briess wärmstens unterstützte Antrag:

„Nachdem dem in der Sitzung des Staatseisenbahnrathes vom 29. October 1894 geäusserten Wunsche bisher in keiner Weise entsprochen worden ist und sich die Lage der Malzindustrie mit Rücksicht auf die inzwischen in verschiedenen Ländern eingetretenen Zollerhöhungen noch mehr verschlimmerte, wird die hohe k. k. Regierung dringendst ersucht, im Interesse der auf den Export angewiesenen Malzindustrie die sich immer als dringlicher erweisenden, bereits in Vorschlag gebrachten Massnahmen ohne weiteres Zögern zur Durchführung zu bringen"

angenommen.

Die Mittheilung zu Punkt 5, betreffend Berechnung der Waggonfracht für „Sensenstahl" nach Classe C auch Seitens der Privatbahnen, dient zur Kenntniss.

Zu Punkt 6, betreffend die im Entwurfe des Nachtrages VIII zum gemeinsamen Tariftheile I enthaltene Liste der nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens tarifirenden Artikel, führt der Referent aus, dass, insoweit es sich um das in der Position E—8 inbegriffene eigentliche Roheisen handelt, die Verladung nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens, falls die Eisenbahn-Verwaltungen einen besonderen Werth darauf legen sollten, erheblichen Schwierigkeiten nicht unterliegen dürfte.

Anders stehe es mit den in dieser Position enthaltenen Halbfabrikaten, welche zumeist nur in bestimmten Quantitäten und Qualitäten bestellt und geliefert werden.

Der Referent stellt daher Namens des Comité folgende Anträge:

a) „Das hohe k. k. Handelsministerium wolle bei den Bahnverwaltungen dahin wirken, dass die Artikel Eisen und Stahl der Position E—8 aus der Liste der nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens tarifirenden Artikel ausgeschieden werden."

b) „Der Staatseisenbahnrath spricht ferner den Wunsch aus, dass bei jenen Gütern, bei welchen die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der beigestellten Waggons erfolgt, für Wagen mit anderem Ladegewichte als 10, 12·5 und 15 Tonnen das Ladegewicht
   a. von mehr als 10, aber weniger als 12·5 Tonnen nur für 10 Tonnen,
   b. von mehr als 12·5, aber weniger als 15 Tonnen nur für 12·5 Tonnen
   zu berechnen sei."

Beide Anträge werden angenommen.

Die Mittheilungen zu Punkt 7, betreffend Erlangung von Frachtgebühren-Crediten, und zu Punkt 8 wegen Zinsenberechnung bei verzögerter Einzahlung der creditirten Beträge dienen zur Kenntniss.

Bezüglich Punkt 9 wegen Beförderung von über 6·3 m langen Gegenständen, speciell auch Eisenträgern und Eisenstangen, wird vom Referenten mit Rücksicht darauf, dass § 29 des allgemeinen deutschen Gütertarifes in letzter Zeit einer Aenderung unterzogen wurde, beantragt:

„Der Staatseisenbahnrath nimmt die auf den in der Sitzung vom 28. Mai 1894 gefassten Beschluss bezughabenden Mittheilungen des hohen k. k. Handelsministeriums zur Kenntniss und ersucht dasselbe, dahinzuwirken, dass die durch die veränderten Verhältnisse nothwendig gewordenen, neuerdings aufgenommenen und noch im Zuge befindlichen Verhandlungen baldigst beendet werden."

Die Versammlung stimmt diesem Antrage zu.

Die weiteren Punkte der „Mittheilungen", und zwar Punkt 10, betreffend Frachtberechnung für Viehsalz, Punkt 11, Ablehnung der Herabsetzung der Tarife für Flachssendungen, Punkt 12, über die Unthunlichkeit der Auflage eines Stationsverzeichnisses in allen Landessprachen, Punkt 13, bezüglich des Antrages, dass die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen jenen Transporten, welche, wenn sie ungarischer Provenienz sind, auf den Linien der königl. Ungarischen Staatsbahnen eine besondere Frachtbegünstigung geniessen, beim Exporte nach Ungarn eine ähnliche Begünstigung zugestehen, Punkt 14, wegen Aufladens von Stückgütern, welche nach Wagenladungstarifen befördert werden, durch die Bahn und auf Kosten derselben, Punkt 15, betreffend Ablehnung einer Verbilligung der Tarife für Kunstdüngemittel in Sendungen unter 10.000 kg, Punkt 16, wegen Herabsetzung der Tarifsätze für die Kraftfuttermittel

Kleie, Malzkeime, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Wicke, und Punkt 17, betreffend das Verzeichniss der in der Zeit vom October 1894 bis April 1895 erschienenen wichtigsten Tarife werden dem Antrage der Referenten gemäss zur Kenntniss genommen.

Wie Se. Excellenz der Herr Vorsitzende bekanntgibt, sind für das Subcomité, welches nach dem vom Staatseisenbahnrathe zu Punkt 3 der „Mittheilungen" angenommenen Antrage des Mitgliedes Herrn Kocourek für die eventuelle Vorberathung des Entwurfes eines neuen Gütertarifes bestellt werden soll, vorgeschlagen worden die Herren: Friedrich Helm, Adalbert Kocourek, Carl Luckmann, Max Mauthner und Heinrich Popper.

Die Versammlung stimmt der Wahl der genannten Mitglieder in das Subcomité zu.

Der Referent Herr Deutsch erstattet nunmehr den im Punkte 5 der Tagesordnung angeführten Schlussbericht des Subcomité des Staatseisenbahnrathes für die Revision des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Bezüglich der einzelnen Anträge und Beschlüsse verweist er auf den gedruckten Bericht des Subcomité, welcher sich seit längerer Zeit in den Händen der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes befindet, und bespricht in ausführlicher Darstellung die Gesichtspunkte, von welchen bei der Beschlussfassung ausgegangen wurde.

Ferner bringt er zur Kenntniss, dass aus Interessentenkreisen der Vorschlag gemacht wurde, die Regierung zu ersuchen, dass sie den Regierungsvertretern in Bern aus der Mitte der Handels- und Gewerbekammern und anderer wirthschaftlicher Corporationen Experten beiordnen möge.

Da sich dies als unausführbar erwies, beschränkte sich das Subcomité auf den Antrag, dass zu einer eventuellen Vorberathung mit dem Deutschen Reiche zwei Mitglieder des Staatseisenbahnrathes zugezogen werden sollten, und wurden vom Subcomité für den Fall, als eine derartige Vorberathung zu einem früheren Zeitpunkte stattgefunden hätte als die Frühjahrssession des Staatseisenbahnrathes, die Herren Mitglieder des Subcomité Heinrich Popper und der Berichterstatter selbst als Delegirte bestimmt.

Die Vorberathung mit dem Deutschen Reiche kam bisher nicht zu Stande, und ist es derzeit noch nicht entschieden, ob eine solche überhaupt abgehalten werden wird.

Dagegen sind die beiden Delegirten zu der am 30. Mai d. J. in der gleichen Angelegenheit stattfindenden Vorbesprechung im ungarischen Handelsministerium eingeladen worden.

Weiter nimmt der Berichterstatter Veranlassung, mitzutheilen, dass ein vom Mitgliede Herrn Szancer gestellter Antrag zu Artikel 16, dahingehend, es seien die Bahnrestante-Sendungen nur gegen Vorweis und Einziehung des Aufgabescheines, bezw. des Duplicat-Frachtbriefes auszufolgen, im Subcomité eingehend berathen, dort jedoch nicht angenommen worden ist, weil der Duplicat-Frachtbrief den Charakter eines Inhaberpapieres erhalten würde, welche ungemein wichtige und auch für den internationalen Verkehr tief einschneidende Frage bei Weitem noch nicht als spruchreif zu betrachten sei.

Schliesslich empfiehlt der Berichterstatter folgenden Antrag zur Annahme:

„Der Staatseisenbahnrath nimmt die Seitens des in der Sitzung vom 28. Mai 1894 eingesetzten Subcomité in Vorschlag gebrachten und seit längerer Zeit in den Händen der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes befindlichen Anträge en bloc an."

Dieser Antrag wird von der Versammlung zum Beschlusse erhoben, und werden von derselben die beiden vom Subcomité designirten Delegirten bestätigt.

Als nächster Verhandlungsgegenstand liegt der Antrag des Mitgliedes Herrn Christ wegen Einreihung der Mineralwässer bei completen Wagenladungen von 10.000 kg in die Tarifclasse B (Punkt 9 a der Tagesordnung) vor, welcher sich mit dem in der Tagesordnung unter Punkt 10 a erwähnten Antrage des Mitgliedes Herrn Gröger vollinhaltlich deckt. Der Referent stellt hiezu folgenden Erledigungsantrag:

„Die hohe k. k. Regierung wird ersucht, dahin zu wirken, dass auf den Privatbahnen für die Artikel „Mineralwasser" bei completen Wagenladungen von 10.000 kg ein Ausnahmetarif geschaffen werde, welcher den auf den k. k. Staatsbahnen für Mineralwässer dermalen in Kraft befindlichen Frachtsätzen entspricht."

Dieser Antrag wird von der Versammlung angenommen.

Der vom Mitgliede Herrn Kocourek gestellte, in der Tagesordnung unter Punkt 12 c erwähnte Antrag wegen Erläuterung des Ausnahmetarifes VII der k. k. Staatsbahnen in dem Sinne, dass die Frachtbegünstigung im Sinne dieses Ausnahmetarifes auch für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen zu gewähren ist, welche zum Bau von Wohngebäuden für Beamte und Arbeiter der Industrie-Etablissements bestimmt sind, wird, nachdem der Referent sich Namens des Comité der Begründung des Antragstellers anschliesst, von der Versammlung angenommen.

Zu dem im Punkte 12 d der Tagesordnung erwähnten Antrage des Mitgliedes Herrn Kocourek wegen Streichung des Satzes „welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen" aus der Bestimmung unter Post 8 des Ausnahmetarifes VII bemerkt der Vertreter der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen, dass diesem Antrage im Wesen dadurch Rechnung getragen werden wird, dass nach dem Worte „Rückvergütungsstempel" eingeschaltet wird: „der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen."

Zu dem Antrage des Mitgliedes Herrn Russmann wegen genauer Durchsicht, Ueberprüfung und eventueller Rectificirung der gegenwärtig bestehenden directen Tarife (Punkt 14 der Tagesordnung) beantragt der Berichterstatter, welcher anerkennt, dass in den letzten Jahren eine grosse Reihe von directen Tarifen bereits der Umarbeitung unterzogen worden ist, Namens des Comité:

„Die hohe k. k. Regierung wird ersucht, dahin zu wirken, dass die Umarbeitung der directen Tarife unter Berücksichtigung der Aenderungen in den in Frage kommenden Localtarifen u. s. w. jeweilig mit der möglichsten Beschleunigung durchgeführt werde."

Dieser Antrag findet die Zustimmung der Versammlung.

Den letzten Gegenstand der Verhandlung bildet der Antrag des Mitgliedes Herrn Tausche wegen Erwirkung ermässigter Tarife auf den k. k. Staatsbahnen, bezw. auf den Privatbahnen für Zuchtrindvieh, das beglaubigter Weise für Zwecke der Viehzucht direct von Landwirthen oder landwirthschaftlichen Vereinen bezogen wird. (Punkt 16 der Tagesordnung.)

Wie der Referent mittheilt, sind auf Anregung des k. k. Ackerbauministeriums bei den k. k. Staatsbahnen derzeit Studien wegen Umarbeitung der Viehtarife im Zuge, und beantragt er deshalb Namens des Comité:

„Die hohe k. k. Regierung wird ersucht, von dem Ergebnisse der im Zuge befindlichen Studien über die Neugestaltung der Viehtarife zunächst auf den k. k. Staatsbahnen dem Staatseisenbahnrathe seinerzeit Mittheilungen zu machen."

Mit diesem Antrage erklärt sich die Versammlung einverstanden.

Nachdem hiemit die Tagesordnung erschöpft ist und weitere Anträge nicht mehr vorliegen, schliesst Se. Excellenz der Herr Vorsitzende die Versammlung unter dem Ausdrucke des Dankes an alle Mitglieder und insbesondere an die Herren Referenten für die gründliche Berathung und Erledigung einer so grossen Reihe wichtiger Verkehrsangelegenheiten.

Verordnung des Finanzministeriums vom 17. Juli 1895, womit für den Monat August 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat August 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 20½ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mszana dolna nach Radziszów.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Grossgrundbesitzer Bogusław Ritter von Bzowski in Droginia die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Mszana dolna über Myślenice nach Radziszów im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. Juli 1895. Z. 31.562.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Veränderungen in der Station Wartberg-Mürzthal.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für die Geleiseumgestaltungen in der Station Wartberg-Mürzthal der Bauconsens ertheilt. [11. Juni, Z. 30.605.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Bauliche Herstellungen am Bahnhofe Bleiburg.) In der Station Bleiburg erfolgt die Herstellung, bezw. Regulirung des Zu- und Abfahrtsweges, die Beschotterung desselben und des Abladeplatzes, sowie die Herstellung eines Gitterthores in der Stationseinzäunung unter Ueberführung der Drahtleitung für das westlich gelegene Distanzsignal oberhalb des Thores für Zwecke der Bierbrauerei Sorgendorf der Grafen Thurn in Bleiburg. [11. Juni, Z. 34.206.]

— (Linie Kufstein—Ala: Zubau in der Station Brenner.) Das Nebengebäude in der Station Brenner wurde durch einen Zubau verlängert. [22. Juni, Z. 36.428.]

Localbahn Mösel-Hüttenberg. (Aufstellung eines Handschrankens: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung, betreffend die Aufstellung eines Handschrankens bei der Kreuzung der Localbahn Mösel-Hüttenberg mit der Görtschitzthaler Landesstrasse in km 25·5/6, auf den 25. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Ministerial-Vicesecretär Franz X. Mayrhofer von Grünbühel betraut. [G.-I.-Z. 13.122.]

Localbahn Strakonitz-Winterberg. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Strakonitz hat die Localcommission, betreffend die Begehung des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für die Regulirung des Wasserabflusses beim Objecte km 11·6 der Localbahn Strakonitz-Winterberg auf den 8. August anberaumt. [G.-I.-Z. 13.707.]

Localbahn Častolowitz-Reichenau-Solnitz. (Knežna-Regulirung.) Das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project, betreffend die Seitens der Localbahn Častolowitz-Reichenau-Solnitz ausgeführte Knežna-Regulirung, wurde principiell gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Amtshandlung übersendet. [13. Juli, H.-M.-Z. 40.227.]

Bukowinaer Localbahnen. (Linie Karapcziu—Czudyn: Errichtung eines Ausweichgeleises.) Das von den Bukowinaer Localbahnen vorgelegte Project für die Errichtung eines 230 m langen Ausweichgeleises in der Haltestelle Kupka der Linie Karapcziu—Czudyn wurde zur Ausführung genehmigt. [8. Juli, H.-M.-Z. 16.953.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

20. Juli. In Brüx a/E. wurde heute Nachts der Bahnhof durch eine Erdsenkung, welche durch den Bergbetrieb verursacht wurde, gefährdet. Der Gesammtverkehr in der Strecke Brüx—Triebschitz wurde eingestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Plenarsitzung der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten.) Am 18. Juni fand in Strassburg eine Plenarsitzung der ständigen Deutschen Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Die Tagesordnung umfasste 20 Berathungsgegenstände, die wesentlichsten Beschlüsse sind folgende: I. Verwiesen wurden a) nach Specialtarif I: Waffen (Hieb-, Stich- und Schusswaffen); b) nach Specialtarif II: gebrauchte Packtücher, und zwar unter die Position Lumpen (gegen die Stimmen des Ausschusses); c) nach Specialtarif III: 1. Thierflechsen, 2. Gaswasser (Abfallwasser der Leuchtgas- und Coaksfabrikation, auch concentrirtes oder destillirtes, durch Schwefelverbindungen verunreinigtes), 3. Schieferplättchen, 4. Schlempecompostdünger (Torfmull, auch gepresst oder mit Schlempe gemischt). II. Bedeckt zu fahren sind: Fensterglas und ungeschliffene Glastafeln. III. Als sperrig wurden erklärt: 1. Stuhlgestelle, 2. Zink- und Kupferornamente, architektonische; als nicht sperrig: Flachs, roh (ungebrecht). IV. Zum Tarif für Fahrzeuge und Thiere: 1. Fahrzeuge, als Eilgut aufgegeben, zahlen Eilgutsätze. 2. Die Beförderung von Zuchtvieh, einschliesslich Zuchtpferde erfolgt mit einem Drittel Frachtermässigung auf Grund beizubringender Bescheinigung von Behörden und landwirthschaftlichen Vereinen. V. Declaratorisch wird bestimmt, dass Kippwagen als zerlegt gelten sollen, wenn die gleichzeitig aufgegebenen Ober- und

Untergestelle getrennt sind. VI. Abgelehnt wurden die beantragten Detarifirungen für 1. Sicherheitstransportspunde, 2. Kindersportwagen, 3. Geschosstransportkasten, 4. bedeckte Verfrachtung aller Hohlglaswaaren des Specialtarifs II (auch im internen Verkehr), 5. Porzellankapselerde, 6. Buntkattun und Bastlumpen. (Die Beschlüsse zu 4. und 6. erfolgten gegen die Stimmen des Ausschusses.) VII. Vertagt wurden die Berathungen über 1. Biergefässwagen, 2. Versetzung von Garnen und Geweben aus Flachs, Jute und Baumwolle in die ermässigte Stückgutclasse. Der zuletzt genannte Gegenstand wurde einer Subcommission überwiesen. Der Plenarsitzung war am 17. Juni eine vorberathende Sitzung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten vorausgegangen, die sich auch mit internen Angelegenheiten beschäftigte. Für die nächste Sitzung der Tarifcommission in der zweiten Hälfte des September ist Kiel in Aussicht genommen.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate April.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat April ergibt für die 66 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.634·44 km, Folgendes:

Im Monat April betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 32,017.929 Mk. oder 4,983.224 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 846 Mk. oder 17·01 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 65,674.602 Mk oder 206.780 Mk. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1706 Mk. oder 1·56 pCt. weniger als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende April betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 26,096.152 Mk. oder 4,118.860 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 893 Mk. oder 17·02 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 55,345.192 Mk. oder 559.150 Mk. weniger als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1749 Mk. oder 2·40 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 17,207.515 Mk. oder 342.791 Mk. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2548 Mk. oder 2·19 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 39,292.896 Mk. oder 895.185 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5746 Mk. oder 2·01 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Preussen. (Neue Güterwagen.) In den Fahrpark der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau sind, nach der „Z. d. V. D. E.-V.", kürzlich einige neue Güterwagen eingestellt worden, die sich durch eine bemerkenswerthe Neuerung auszeichnen. Es sind grosse Wagen mit 21 qm Flächeninhalt. Innerhalb der Thüröffnung und in deren ganzer Breite sind auf beiden Seiten des Wagens Treppen am Fussboden angeschraubt und durch Charniere beweglich. Während der Fahrt sind diese Treppen im Wagen an den Thüröffnungen aufgestellt als Schutz gegen das Hinausfallen von Personen und Gegenständen. Auf den Stationen klappt der Schaffner auf der Bahnsteigseite die Treppe herunter und, ehe der Zug abfährt, wieder in die Höhe. Diese Wagen sind am Pfingstfeste versuchsweise für den Personenverkehr in Gebrauch genommen worden, und da sie mit Bänken ausgerüstet waren, wurden sie von den Reisenden anstandslos benützt.

Baden. (Organisation des Bezirks- und Localdienstes der Betriebsverwaltung der Badischen Staatseisenbahnen.) Durch landesherrliche Verordnung vom 11. Jänner haben die Localstellen des eigentlichen Betriebsdienstes, denen die Besorgung des Fahrdienstes und äusseren Stationsdienstes, des Expeditions- und Localcassendienstes, sowie des Telegraphendienstes und die Handhabung der Bahnpolizei auf den Stationen obliegt, die Bezeichnung „Stationsamt (I.—V.)" erhalten. Die Vorsteher dieser Stationsämter (Stationsvorstände) führen je nach dem Umfang des Dienstes den Titel: I. Bahnverwalter, II. Stationsverwalter (bisher Bahnexpeditor I. Classe), III. Stationsvorsteher (bisher Bahnexpeditor II. Classe), IV. Stationsaufseher (bisher Billetausgeber I. Classe), V. Stationswart (bisher Billetausgeber II. Classe). Auf Stationen von grösserer Bedeutung für den Güterverkehr wird die selbstständige Besorgung dieses Dienstzweiges von einem besonderen Beamten mit dem Titel „Güterverwalter" oder „Güterexpeditor" wahrgenommen. Ausnahmsweise kann der Betriebsinspector zugleich mit den Functionen des Stationsvorstandes an seinem Wohnsitz betraut werden.

Russland. (Die Ergebnisse des neuen Personentarifes.) Ueber die Erfahrungen, die man in Russland mit dem neuen, so ungemein billigen Personentarif gemacht hat, ist die sonst so redselige Russische Presse auffallend schweigsam, nur hin und wieder findet man kurze Mittheilungen. So wird jetzt bekannt, dass für den Jänner (den zweiten Monat der Wirksamkeit des neuen Tarifes) Daten von 28 Eisenbahnen vorliegen; danach betrug die Zahl der beförderten Passagiere 2,266.883 gegen 2,122.542 im Jänner 1894, die Einnahmen 2,706.020 R., d. h. 141.989 R. mehr als im Jänner 1894. Durchschnittlich legen jetzt die Passagiere, wohl als nothwendige Folge des gewählten Tarifsystems, grössere Strecken auf der Eisenbahn zurück als früher, und ausserdem ist auch die Benützung der früher meist schwach besetzten Wagen II. Classe sehr gestiegen, da bei weiteren Entfernungen sich die Fahrt im Wagen II. Classe bedeutend billiger stellt, als früher im Wagen III. Classe.

Neben diesen Folgen, die übrigens noch keineswegs ein festes Urtheil über die Reform gestatten, sind aber auch noch andere zu Tage getreten, deren Eintreten wohl mit grosser Bestimmtheit erwartet werden konnte, wenn man die verhältnissmässig grosse Complicirtheit der in Verwendung genommenen Billetsorten, die dadurch nothwendig gewordenen vielen Vorschriften über den Gebrauch und die Giltigkeit der verschiedenen Billets einerseits und andererseits die Unbeholfenheit und Ungebildetheit des weitaus grössten Theiles des in Russland reisenden Publicums berücksichtigt, nämlich das Verletzen und Uebertreten oder auch nur Unbeachtetseinlassen der bestehenden Vorschriften.

Im allgemeinen, den Eckstein aller Ordnung auf den Bahnen bildenden Eisenbahnustaw ist aber ein besonderer Artikel (23) enthalten, durch den ein billetloser oder mit einem untauglichen Billet versehener Passagier verpflichtet wird, den doppelten Fahrpreis von der Controlstation bis zur nächsten Haltestelle, wo ein neues Billet zu lösen ist, zu zahlen. Als nun mit dem 1. December 1894 der neue Passagiertarif in Kraft trat und die vielgestaltige Form der neuen Fahrkarten zu mannigfachen Irrthümern, selbst Seitens des controlirenden Beamtenpersonals, Anlass gab, sah sich die Verwaltung ausser Stande, jenen Strafartikel des Ustaws streng durchzuführen und erliess demzufolge eine Reihe von Ausnahmebestimmungen, die den zeitweiligen Verhältnissen Rechnung trugen. Letztere galten, wie nunmehr bekanntgegeben wird, als temporäre Vorkehrungen, die jetzt, nach fünfmonatlicher Klärung, gegenstandslos geworden sind und die Wiedereinführung der ursprünglichen Ordnung, wie das allgemeine Statut sie festsetzt, mit geringfügigen Modificationen gestatten.

Es handelt sich in diesen Fällen um Details des neuen Tarifsystems. Bekanntlich erstreckt sich die Giltigkeit eines für grössere Strecken verabreichten Billets auf eine längere Zeitdauer, als die Fahrt thatsächlich in Anspruch nimmt, wobei den Passagieren das Recht zugestanden ist, nach freiem Ermessen auf einer beliebigen Station ihre Reise vorübergehend zu unterbrechen. Das Billet behält in diesem Falle nur dann seine Giltigkeit, wenn es von dem Inhaber auf der Station, wo er Aufenthalt zu nehmen beabsichtigt, dem Stationschef zur Abstempelung producirt wird. Ebenso ist der Passagier bei Fortsetzung seiner Reise verpflichtet, spätestens zehn Minuten vor Abgang des Zuges sein Billet an der Billetcasse vorzuweisen. Wenn diese beiden Bedingungen nicht genauestens von den Passagieren erfüllt werden, so verlieren die Billets ihre Giltigkeit und deren Inhaber werden den Strafen unterzogen, die für Passagiere ohne Billets im Gesetze vorgesehen sind.

Ein anderes Detail bezieht sich auf Reisen zwischen zwei Ortschaften, die durch Benützung verschiedener Eisenbahnlinien erreicht werden können. Die Marschroute wird zwar gewöhnlich auf dem Billet vorgezeichnet, doch kann der Fall eintreten, dass ein Passagier, dessen Billet nur für eine Richtung giltig ist, es vorzieht, z. B. in solchen Fällen eine andere Route einzuschlagen, wo die noch zurückzulegende Strecke bis zum Endpunkt der Fahrt dieselbe Länge hat.

Auch ein solcher Passagier gilt als billetlos und wird den vorgesehenen Strafen unterzogen.

Vielen Personen gegenüber wird diese Bestimmung eine Härte enthalten, weil in den angeführten Fällen am häufigsten Unkenntniss und gewiss in der weitaus geringeren Anzahl von Fällen eine betrügerische Absicht der Grund für die Uebertretung der administrativen Anordnungen sein wird.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Bau von Zufuhrbahnen.) In das Reichsbudget für das laufende Jahr ist für den Bau von Localbahnen, sogenannten „Zufuhrbahnen", der Betrag von zehn Millionen Rubel eingestellt worden. Mit Inanspruchnahme dieses Betrages soll nunmehr im laufenden Jahre der Bau der nachstehenden Linien in Angriff genommen werden:

1. Die Linie von der Station Ssergiewo der Moskau-Kursker Bahn nach Penkowo mit einer Länge von 15 Werst und einem Anlagecapitale von 304.000 Rubel;
2. die 58 Werst lange Linie von der Station Berdjausch der Ssamara-Slatouster Eisenbahn über die Ssatkin-Eisenfabrik bis zum Bakalski-Erzbergwerke mit einem Anlagecapitale von 1,400.000 Rubel;
3. die 88 Werst lange Bahn von der Station Krotowka der Ssamara-Slatouster Eisenbahn nach Ssergiewsk mit einem Anlagecapitale von 1,287.000 Rubel;
4. die Verlängerung der Ssaksagan-Zufuhrbahn der Katharinen-Bahn nach Osten den Fluss Ssaksagan entlang bis zum Kolatschewski-Erzlager mit einer Länge von 3·5 Werst und einem Anlagecapitale von 93.000 Rubel;
5. die Fortsetzungsstrecke der im Bau befindlichen Linie von Poltawa nach Karlowka bis zur Stadt Konstantinograd mit einer Länge von 31 Werst und einem Anlagecapitale von 620.000 Rubel;
6. die 6 Werst lange Bahn von der Station Sserpuchow der Moskau-Kursker Bahn zur Stadt Sserpuchow mit einem Anlagecapitale von 116.000 Rubel;
7. die 85 Werst lange Linie von der Station Lukow der Warschau-Terespoler Bahn nach Ljublin mit einem Anlagecapitale von 4,080.000 Rubel; endlich
8. die Linie von der Station Prossjanaja zu der Hafenstadt Berdjansk am Asow'schen Meere mit einer Länge von 160 Werst und einem Anlagecapitale von 5,600.000 Rubel.

Von diesen acht Zufuhrbahnen, deren Baukosten sich sonach auf $13^1/_2$ Millionen Rubel belaufen, wird jedoch nur die Hälfte noch im laufenden Jahre fertiggestellt werden.

Schiffahrt.

Oesterreich. (Pionnierübungen auf der Elbe.) Laut einer Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 20. Juni werden in der Zeit vom 1. Juli bis 1. August keine Pionnierübungen auf der Elbestrecke Leitmeritz—Křeschitz abgehalten werden, und wird daher die Giltigkeit der Statthalterei-Kundmachung vom 30. Mai 1895, Z. 65.129 (V.-Bl. Nr. 69), betreffend die Einstellung der Schiff- und Flossfahrt während der Pionnierübungen in der erwähnten Stromstrecke auf die Dauer bis Ende Juni und auf jene vom 1. August bis 15. September beschränkt.

Bureau „Veritas". (Unfälle zur See im Monate Mai.) Die Administration des Bureau „Veritas" hat die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates Mai zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 15 amerikanische, 3 dänische, 6 deutsche, 20 englische, 5 französische, 3 holländische, 3 italienische, 14 norwegische, 2 russische, 7 schwedische, zusammen 78. In dieser Zahl sind 6 vermisste Segelschiffe mitinbegriffen. Verlust an Dampfern: 1 amerikanischer, 1 deutscher, 8 englische, 3 französische, 2 norwegische, 1 schwedischer, 2 spanische, 1 türkischer, zusammen 19. In dieser Zahl ist ein vermisster Dampfer mitinbegriffen. Ursachen der Verluste an Seglern: Strandung 35, Zusammenstoss 10, gescheitert 9, abandonnirt 8, condemnirt 10, vermisst 6, zusammen 78. Ursache der Verluste an Dampfern: Strandung 10, Zusammenstoss 6, Feuer 2, vermisst 1, zusammen 19.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Vindobona" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 27. April nach 58tägiger Fahrt mit 39 Passagieren und 2713 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 150.000 kg Kupfer, 5020 kg Curiositäten, 68.880 kg Fischtrahn, 3750 kg Wachs, 2000 kg Bambus, 550.000 kg Reis (hievon 500.000 kg für Fiume); aus Shanghai 80.528 kg Unschlitt (hievon 8960 kg für Venedig), 3900 kg Häute für Venedig; aus Hankow 5192 kg Häute, 92.527 kg Unschlitt; aus Hongkong 300 kg Oelessenz, 90 kg Galläpfel, 3000 kg indisches Rohr, 150 kg Menschenhaare, 108.500 kg Quassia; aus Singapore 100.800 kg Sago, 304.740 kg Pfeffer (hievon 10.080 kg für Venedig, 19.080 kg für Fiume, 15.060 kg für Ancona), 5040 kg Kaffee, 480 kg Seemuscheln, 2400 kg Conserven; aus Penang 25.840 kg Pfeffer, 50.400 kg Zinn (hievon 480 kg für Ancona); aus Colombo 2520 kg Zimmt für Venedig, 6090 kg Saganholz, 12.080 kg Cocosnuss, 72.065 kg Cocosnussöl, 665 kg Thee, 25.375 kg Kaffee; aus Calcutta 333.325 kg Häute (hievon 5480 kg für Ancona, 35.260 kg für Venedig, 45.000 kg Jute, 4900 kg Salpeter, 12.609 kg Schellakgummi, 150 kg Wachsbilder, 50.953 kg Reis, 15.937 kg Tamarinde; aus Batavia 8000 kg Pfeffer, 240 kg Kaffee, 26.000 kg Zinn; aus Canton 4600 kg Seide; aus Macassar 35.000 kg Kaffee; aus Malabar 5075 kg Ingwer, 28.064 kg Kaffee; aus Bombay 126.875 kg Gingellisamen, 30.450 kg Mirabolamen, 480 kg Granaten, 1260 kg Curiositäten; aus Madras 1624 kg Indigo, 20.300 kg Turtumelia, 10.150 kg Holzwaaren, 20.300 kg Sämereien; aus Aden 1929 kg Kaffee, 10.048 kg Gummi, 3198 kg Häute, 10.455 kg Weihrauch; aus Suez 135 kg Häute, 25.962 kg Gummi, 1283 kg Wachs, 322 kg Schildkrot, 230 kg Seemuscheln, 363 kg Kleider; aus Port Said 400 kg Därme, 12.634 kg Indigo, 60 kg Bücher. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,428.042 fl. ö. W.

Bodensee. (Bezirkspolizeiliche Vorschriften über das Verhalten der kleinen Fahrzeuge in der Nähe von Häfen und Landungsstellen in Baden.) Mit Genehmigung des grossh. Ministeriums des Innern sind für die Seegemeinden des Amtsbezirkes Stockach, für Bodmann und Ludwigshafen die nachstehenden bezirkspolizeilichen Vorschriften über das Verhalten der kleinen Fahrzeuge in der Nähe von Häfen und Landungsstellen erlassen worden:

§ 1.

Es ist verboten, mit Ruderschiffen, Gondeln, Segel- und Motorbooten in dem Fahrwasser der Zu- und Abfahrt der Häfen und der Dampfschiff-Landestellen zu den Zeiten, in welchen die Ankunft oder die Abfahrt eines Dampfschiffes nahe bevorsteht, sich aufzuhalten oder hin- und herzufahren.

§ 2.

Bei Annäherung eines Dampfschiffes haben die im § 1 genannten kleineren Fahrzeuge demselben rasch und soweit aus dem Wege zu gehen, dass sie von dem vorübergehenden Dampfschiffe mindestens 20 m entfernt bleiben, oder da, wo das Fahrwasser der Dampfschiffe durch Pfähle oder Wisen bezeichnet ist, ausserhalb der so kenntlich gemachten Fahrwassergrenze sich befinden.

§ 3.

Das absichtliche Hineinfahren in die vom Dampfschiffe erzeugten Wellen ist strenge untersagt.

§ 4.

Zuwiderhandlungen werden gemäss § 366, Z. 10, R.-St.-G.-B., und § 148, Z. 1, R.-St.-G.-B., mit Geldstrafe bis zu 60, bezw. 150 Mk. oder mit Haft bis zu 14 Tagen, bezw. vier Wochen bestraft.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 22. bis zum 28. Juli.

Adriatischer Dienst.

23. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Brazzanovich, nach Venedig.
24. „ um $4^1/_2$ Uhr Nachmittags: Dampfer „Trieste", Capitän S. Lucich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
24. „ um $7^1/_2$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.
25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
25. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.
26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Leda", Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
26. „ um $7^1/_2$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.
27. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Brazzanovich, nach Venedig.
28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.
28. „ um $7^1/_2$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

23. Juli, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Danae“, Capitän G. Damianovich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmé, Vathy, Rhodus und Mytilene.

24. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Tebe“, Capitän E. Mecozzi, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

26. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Vorwärts“, Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

27. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Medea“, Capitän A. Persich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. August, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperatrix“, Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. „ um 4 Nachm.: Dampfer „. . . . . .“, Capitän . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

31. Juli, Dampfer „Polluce“, Capitän P. Berberovich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXIX. Stückes.) Das am 19. Juli herausgegebene CXIX. Stück enthält unter

Nr. 1113: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 14. Juli 1895, Z. 106.039, betreffend die Festsetzung der Stadt Kolin als Bestimmungsort für Schweine aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 1114: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. Juli 1895, Z. 105.084, betreffend die Aufhebung der Sperre der sächsischen Vieheinbruchstationen Moldau und Müglitz.

Nr. 1115: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 17. Juli 1895, Z. 20.156, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den königl. ungarischen Freistädten Raab, Schemnitz und Szabadka.

Nr. 1116: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 14. Juli 1895, Z. 11.418, betreffend die Regelung der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien.

Nr. 1117: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 13. Juli 1895, Z. 11.414, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen und Schweinen, sowie von thierischen Rohstoffen und Rauhfutter aus der Ortschaft Zvoristea in Rumänien in, bezw. durch die Bukowina.

Nr. 1118: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 16. Juli 1895, Z. 11.771, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den königl. ungarischen Freistädten Raab, Schemnitz und Szabadka in die Bukowina.

Nr. 1119: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 18. Juli 1895, Z. 68.340, betreffend den Bestand der Schweineseuche in den kgl. ungarischen Freistädten Raab (Győr), Schemnitz (Selmecz-Bélabánya) und Maria-Theresiopel (Szabadka).

Nr. 1120: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 16. Juli 1895, Z. 11.957/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Freistädten Raab, Schemnitz und Szabadka nach Oberösterreich.

Nr. 1121: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 13. Juli 1895, Z. 58.021, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CXX. Stückes.) Das am 20. Juli herausgegebene CXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1122: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 16. Juli 1895, Z. 9088, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den königl. ungarischen Freistädten Raab, Schemnitz und Szabadka, sowie die Abänderung des Schlussabsatzes der Kundmachung vom 7. Juli 1895, Z. 8343, bezüglich der Strafbestimmungen.

Nr. 1123: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 15. Juli 1895, Z. 9249, betreffend das Verbot der Einfuhr von Borstenvieh aus den königl. ungarischen Freistädten Raab, Schemnitz und Szabadka nach Krain.

Nr. 1124: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 15. Juli 1895, Z. 9247, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Heves in Ungarn nach Krain.

Nr. 1125: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 15. Juli 1895, Z. 58.073, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Klauenthieren im Gerichtsbezirke Bochnia in Galizien.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. Juni allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Sectionschef im k. k. Handelsministerium und General-Director für Post- und Telegraphen-Angelegenheiten in Wien Johann Ritter von Obentraut den kgl. serbischen Takovo-Orden erster Classe und den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden erster Classe;

der Hofrath und Abtheilungsvorstand der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien Dr. Franz Liharzik das Commandeurkreuz des kgl. rumänischen Kronen-Ordens;

der Ministerialrath im k. k. Handelsministerium und Central-Post-Inspector in Wien Dr. Rudolf Neubauer den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden zweiter Classe;

der Postsecretär im k. k. Handelsministerium Franz Edler von Hlavaček den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden dritter Classe

und der Official der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Triest Georg Belaz den tunesischen Nischan-Iftikhar-Orden dritter Classe annehmen und tragen dürfen.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. Juli dem Bahnwächter der priv. Südbahn-Gesellschaft Bartholomäus Jäger in Anerkennung seines bei Verhütung eines Eisenbahnunfalles bethätigten opferwilligen und pflichttreuen Verhaltens das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Leiter des Handelsministeriums hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen an Stelle des aus dem Staatsdienste ausgetretenen Ministerial-Vicesecretärs im Handelsministerium Michael Freiherrn von Kast den Ministerial-Concipisten im Handelsministerium Josef Freiherrn von Bees-Chrostin zum landesfürstlichen Commissär bei der Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. August 1895 tritt für den obbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif-Theil II, 2. Heft, sammt Anhang in Wirksamkeit.

Durch denselben werden aufgehoben:

1. Die im 2. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. October 1884 sammt Nachträgen I und II enthaltenen Frachtsätze und Bestimmungen;
2. Die im Ausnahmetarife Nr. 5 (für Getreide) vom 15. November 1885 sammt Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze und Bestimmungen;
3. die Frachtsätze und Bestimmungen des Ausnahmetarifes für den Export von Bau- und Nutzholz u. s. w. aus Bayern nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen vom 15. October 1884 sammt den Nachträgen I und II;
4. der provisorische Ausnahmetarif für die Beförderung von Düngemitteln im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Nordostbahn vom 1. Juli 1891.

Wien, am 18. Juli 1895. [521]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Tarifirung von eisernen Maschinenbestandtheilen.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1895 ab sind die Artikel „Bestandtheile von Maschinen, eiserne, stählerne oder gusseiserne" in dem Waarenverzeichnisse der Abtheilung C des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Theil II, Heft 1, Seite 150/151) zu streichen. Dieselben tarifiren von diesem Zeitpunkte an je nach ihrer Beschaffenheit entweder als grobe Eisenwaaren zu den Frachtsätzen der Abtheilung B oder als höherwerthige, nicht unter die Abtheilung B fallende Eisenwaaren zu den Frachtsätzen der Abtheilung C des Ausnahmetarifes Nr. 3.

Wien, am 18. Juli 1895. [522]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Tarifirung von polirten Eisen- und Stahlwaaren.

Vom 1. September 1895 werden polirte Eisen- und Stahlwaaren nicht mehr zu den Sätzen der Abtheilung B, sondern zu den Sätzen der Abtheilung C des Ausnahmetarifes Nr. 3 abgefertigt.

In dem zweiten, in Klammern gesetzten Absatze der Position 3 des Ausnahmetarifes 3 B (Seite 148/149 des Tarifes) ist demgemäss zwischen den Worten „versilbert" und „emaillirt" das Wort „polirt" einzuschalten.

Wien, am 18. Juli 1895. [523]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Tarifirung von polirten Eisen- und Stahlwaaren.

Vom 1. September 1895 werden polirte Eisen- und Stahlwaaren nicht mehr zu den Sätzen der Abtheilung B, sondern zu den Sätzen der Abtheilung C des Ausnahmetarifes Nr. 3 abgefertigt.

In dem zweiten, in Klammern gesetzten Absatze der Position 3 des Ausnahmetarifes 3 B (Seite 92 des Tarifes) ist demgemäss zwischen den Worten „versilbert" und „emaillirt" das Wort „polirt" einzuschalten.

Wien, am 18. Juli 1895. [524]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung des Kilometerzeigers zur Gebührenberechnung für den Transport von Civilpersonen und Reisegepäck, sowie für Militärtransporte vom 1. Jänner 1892.

Mit 1. September 1895 gelangen die Kilometerzeiger zur Gebührenberechnung für den Transport von Civilpersonen und Reisegepäck, sowie für Militärtransporte auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen des westlichen und östlichen Netzes vom 1. Jänner 1892 zur Aufhebung, und findet vom genannten Tage an die Gebührenberechnung für Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunde, sowie für Militärtransporte auf Grund der in dem Gütertarife enthaltenen Kilometerzeiger statt.

Wien, am 20. Juli 1895. [525]

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ermässigte Fahrpreise für ausser Dienst oder in Civilkleidung reisende Militärpersonen.

Von den im vorbezeichneten Tarife vom 1. Juli 1893 auf Seite 10 und 11 enthaltenen ermässigten Fahrpreisen für ausser Dienst oder in Civilkleidung reisende Militärpersonen werden ab 1. September 1895 die Fahrpreise für die III. Classe der Personenzüge aufgehoben. Bis zur Erstellung neuer directer Fahrpreise dieser Gattung gelangen an die betreffenden Reisenden daher ermässigte Fahrkarten des Localverkehres der unten genannten Bahnverwaltungen zur Ausgabe.

Wien, am 17. Juli 1895. [526]

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Giltigkeit der Frachtsätze für Düsseldorf Hafen.

Die in der Nummer 78 dieses Blattes vom 6. Juli 1895 verlautbarten Frachtsätze für den Verkehr mit Düsseldorf Hafen treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Verkehr in Kraft.

Wien, am 19. Juli 1895. [527]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactietabelle für den internen Getreideverkehr.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab 1. August bis Schifffahrtsschluss 1895 jeweilig bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

1. Von allen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz gelegenen Donau-Stationen, von Theiss-, Drau- und Save-Stationen, ferner von Stationen des Franzens-, Franz Josefs- und Bega-Canals
   nach Mohács, Budapest, Raab, Pressburg, Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz 3 Kreuzer
2. Nach Barcs
   a) von Donau-Stationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss, der Save, des Franzens-, Franz Josefs- und Bega-Canals . . 3 "
   b) von Drau-Stationen . . . . . 2 "
3. Nach Sissek
   a) von Donau-Stationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss und des Bega-Canals . . . . . 3 "
   b) von Save-Stationen . . . . . 2 "
4. Nach Raab, Pressburg, Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelhartszell gelegenen Stationen
   von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen . 2 "
5. Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen
   nach Temesvár, Szegedin, Essegg, Barcs, Sissek, Neusatz, Mohács, Budapest, Raab, Pressburg, Wien, Korneuburg, Linz . . . . . 10 Centimes

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an Schleppladungen und Theilsendungen in der Zeit vom 1. August 1895 bis Schiffahrtsschluss 1895 in den vorstehend

sub 1, 2 und 3 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 20.000 q,

sub 4 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 10.000 q,

sub 5 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 20.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung dieser Quantitäten unter einander, wie z. B. die Quantitäten der Verkehrsrelationen sub 1, 2 und 3 mit jenen der Verkehrsrelation sub 4 oder 5 u. s. w., ist nicht gestattet.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis 31. Jänner 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Juli 1895. [528]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Reexpeditionszulassung von Raffinadezucker in Saaz (B.E.B.)

Vom 1. August 1895 angefangen bis auf Widerruf wird die Reexpedition aus dem öffentlichen Lagerhause des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz im Localverkehre der a. priv. Buschthěhrader Eisenbahn auf Grund und nach Massgabe der ab 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, sowie der nachfolgenden weiteren Bestimmungen für Raffinadzucker als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen gestattet.

1. Die betreffenden Sendungen müssen von den Stationen Kralup, Prag (Bubna) und Prag (Smichow) der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach den westlich, bezw. nördlich von Saaz gelegenen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zur Reexpedition gelangen.
2. Die Reexpeditionsfrist beträgt zwölf Monate, vom Tage des Einlangens der Sendung in der Station Saaz (B.E.B.) an gerechnet.
3. Die Anwendung des directen Frachtsatzes von der ursprünglichen Aufgabe- bis zur neuen Bestimmungsstation findet sofort bei der Reexpedition durch Berechnung des vom directen Frachtsatze verbleibenden Restes im Kartirungswege statt.
4. Für diese Frachtberechnung ist jener Tarif massgebend, welcher zur Zeit der Weiterbeförderung von der Station Saaz (B.E.B.) in Kraft steht.
5. Nebengebühren gelangen besonders zur Einhebung.

Prag, am 18. Juli 1895. [529]

Sonstige Nachrichten.

Hannover - Bayerischer Verband. (Ausnahmetarif für Eisen und Stahl.) Am 1. August tritt für Eisen und Stahl etc. nach den Seehäfen- und Küsten- etc. Stationen ein Ausnahmetarif in Kraft. Die bezüglichen Nachträge zu den Gütertarifheften 1 und 2 sind voraussichtlich vom 20. Juli ab in den Stationen einzusehen, daselbst auch käuflich zu beziehen.

Bromberg - Sächsischer Verbandsgütertarif. (Nachtrag XIII.) Am 15. Juli ist zum Bromberg-Sächsischen Verbandsgütertarif der Nachtrag XIII in Kraft getreten.

Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Riesenburg und Rosenberg in Westpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, sowie anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Entfernungen für die Stationen Gera (Reuss), Gera-Pforten, Grosszschocher, Leipzig II (Dresdener Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Elsass - Lothringisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Berichtigung.) Auf Seite 94 des Tarifes ist die Entfernung von Passau nach Amanweiler auf 709 km zu berichtigen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Frachtberechnung für Schilfgeflechte und Schilfzöpfe.) Zur Vermeidung ungleicher Frachtberechnungen wird von der kgl. General-Direction der Bayer. Staatsbahnen bekannt gegeben, dass die Artikel Schilfgeflechte und Schilfzöpfe, weil im Verzeichniss der sperrigen Güter nicht namentlich aufgeführt, nach dem wirklichen Gewichte zu berechnen sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1123	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine und Schotter	Chotzen, Profil 2699 2700	Dašic	**Für ein Maximalquantum von 200 Tonnen.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	„Anhang" zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1894	7 kr.	4·5 kr.	2·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an das Gemeindeamt in Dvakačovic adressirt sein
1124	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Maschinen- und Einrichtungsgegenstände der Positionen E—6 und 7 im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Wien (St.E.G.)	Mannersdorf (L.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	17·6 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Bestätigung beigebracht werden, dass die Sendungen für den Bau einer neuen Cementfabrik in Mannersdorf bestimmt sind und diesem Zwecke thatsächlich auch zugeführt wurden
1125	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ausgelaugte Gerberlohe, unverpackt oder in Säcken verpackt	Kunowitz	Ungar.-Brod	Frachtzahlung mindestens für 1000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1895	Localtarif	Kreuzer: 7·7	5·0	2·7	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende December 1895, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Berichten von Wegen auf dem Ausstellungsplatze in Ungar. Brod bestimmt und an den „land wirthschaftlichen Verein" in Ungar. Brod adressirt sein
				Hradek-Slawičin					10·8	8·0	2·8			
				Brünn (St.E.G.)					31·3	22·5	8·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1126	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Bahnen	Petroleum, roh, für Beleuchtungszwecke noch nicht verwendbar	Borysław	Mezö-Telegd	Aufgabe von der Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an die Petroleumraffinerie in Mezö-Telegd adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	83 kr.		Im Kartirungswege		
1127	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Holz (Blochholz) bis 6·3 m Länge	Seekirchen, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Piding, Station der königl. bayerischen Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 25. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Ausnahmetarif für Holz Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband	Besteht keiner	0·23 Mark	Keiner	Im Kartirungswege		
1128	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Kalkstein der Position 8 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, als Frachtgut	der currenten Strecke zwischen Karlstein und Beraun	Radotin	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende September 1895	Localtarif	12 kr.	10 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1129	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Canal- und Verblendziegel aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Tiemoschna	Nussdorf loco	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 51	kr. 47	kr. 4	Im Kartirungswege		
					Wien K.F.J.B.				52		5			
			Ziegel aus feuerfestem Thon aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Nussdorf transit	Aufgabe als Frachtgut mit nach Budapest directe lautenden Frachtbriefen und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			51	40	11			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1130	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Position H-19 des Tarif-Theiles I (mit Ausnahme von weichem Rundholz [Stammholz] in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende [Zopfstärke])	Hadikfalva	Nowosielitza Reichsgrenze transit für Russland	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder directe nach der russischen Bestimmungsstation oder nach „Nowosielitza transit (für Russland)" lauten. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russ. Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	13 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Der vorstehende Frachtsatz findet auf Sendungen, welche ab Nowosielitza **per Achse** nach Russland weiter gehen, **im Rückvergütungswege** unter den im Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russ. Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen mit der Massgabe Anwendung, dass die erforderlichen Documente spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen sind
1131	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz (Blochholz) der Pos. H-19, Punkt 1, und H-20, Punkt 1, der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Schneegattern	Munderfing	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende August 1895	Localtarif	7·7 kr.	4 kr.	3·7 kr.	Im Kartirungswege		
1132	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Maria Lanzendorf (Station)	Klein Schwechat	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens b. Ende December 1895	Localgütertarif	6·3	3·5	2·8	Kartirung		
1133	Südbahn-Gesellschaft		Metallgrau	Villach S. B.	Budapest S. B.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	619	200	419	Im Kartirungswege		
						Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei			313	156	157			
									Heller incl. ung. Steuer		Heller			
1134	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1895 gelangt für die zur Neuanlage eines Blockwalzwerkes in Unter Rothau dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Annathal Rothau bei einem Durchlauf von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarif XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.												

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS-MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn**	fl. 12·—	fl. 6·—	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	Mark 25·—	Mark 12·50	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 86. **Wien, 25. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Neumarkt-Kallham, eventuell Pram-Haag bis zur Haltestelle Neukirchen oder bis zur Station Lambach.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister und Hausbesitzer in Haag, Alois Quirchtmayer, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Neumarkt-Kallham, eventuell Pram-Haag der k. k. Staatsbahnlinie Wels—Simbach über Haag und Gaspoltshofen bis zur Haltestelle Neukirchen oder bis zur Station Lambach der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. Juli 1895. Z. 32.859.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 17. Juli 1895, Z. 13.378/II, an die Verwaltungen der österr. Privateisenbahnen, betreffend die Berichterstattung über die Vornahme der Prüfungen des Diener- und Arbeiterpersonals bei sämmtlichen Zweigen des Executivdienstes.

In Folge gemachter Wahrnehmungen findet sich die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen veranlasst, auf die grosse Wichtigkeit einer fortgesetzten sorgfältigen und gründlichen Belehrung des Bahnpersonals über seine Dienstesobliegenheiten, sowie auf den hohen Werth der periodischen Prüfungen aus den bestehenden Vorschriften hinzuweisen, und die geehrte Verwaltung aufzufordern, diese Dienstesangelegenheit im Interesse der Regelmässigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes unausgesetzt im Auge zu behalten, sowie dahin zu wirken, dass diese Belehrungen und Prüfungen jederzeit in einer zweckentsprechenden und den gewünschten Erfolg verbürgenden Art und Weise vorgenommen werden.

Unter Einem ergeht an die geehrte Verwaltung der Auftrag, bis längstens 1. October 1895 anher zu berichten, in welcher Weise im dortseitigen Wirkungskreise die Vornahme der Prüfungen des Diener- und Arbeiterpersonals bei sämmtlichen Zweigen des Executivdienstes geregelt ist.

In diesem Berichte sind auch die Zeitpunkte und Orte, wann, bezw. wo alljährlich die periodischen Prüfungen der eben genannten Bediensteten stattfinden, mit thunlichster Genauigkeit anzuführen, damit den h. ä. Organen die Möglichkeit geboten werde, nach Massgabe der ihnen zur Verfügung stehenden Zeit hiebei interveniren zu können.

Wien, am 17. Juli 1895. **Lilienau** m. p.

Aus den Entscheidungen des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien.

Bei vorläufiger Einlagerung des Frachtgutes nach § 55 B.-R. haftet die Bahn für die Beschaffenheit desselben nur gegenüber dem Absender, und zwar nach Massgabe des mit demselben getroffenen Abkommens. Der Empfänger kann diese Haftung nicht kraft eigenen Rechtes, sondern nur dann und insoweit geltend machen, als ihm der Absender seine bezüglichen Rechte abgetreten hat.

(Entscheidung vom 20. Februar 1895, Z. 57.714.)

In der Station Galgócz wurde am 28. September 1893 ein Waggon Gerste an eine Firma in Wien aufgegeben. Die Gerste langte am 8. October 1893 in Wien in durchnässtem Zustande an, und wurde der durch die Durchnässung zugefügte Schaden von Sachverständigen auf 32 fl. 50 kr. festgestellt. Durch die Erhebungen wurde constatirt, dass das Getreide in trockenem Zustande zur Bahn zugeführt wurde. Da jedoch ein Waggon nicht zur Verfügung stand und auch in den Magazinen der Station kein Platz vorhanden war, wurde das in Säcke gefüllte Getreide auf einer offenen Bahnhoframpe abgeladen und daselbst mit Theerdecken zugedeckt, um es vor den Folgen des Wetters zu schützen. Diese Abladung wurde jedoch von der Bahn nur unter der Bedingung gestattet, dass der Aufgeber einen Revers unterfertigte, in welchem er erklärte, dass er die Bahn für die aus dieser Art der Lagerung entstehenden Folgen nicht verantwortlich mache, überdies wurde im Frachtbrief einverständlich bemerkt, dass bis zu der Herbeischaffung des Waggons und der Verladung das Getreide von der Bahn nur in einstweilige Verwahrung genommen wurde. Während der Lagerung im Freien trat Regenwetter ein und das Getreide wurde trotz der Theerdecken theilweise durchnässt. Nach Herbeischaffung des Waggons wurde die Verladung von dem Aufgeber selbst vorgenommen, wodurch während des Transportes die Feuchtigkeit der durchnässten Säcke sich theilweise auch den trockenen Säcken mittheilte.

Der Empfänger begehrte nun mittelst Klage beim Bagatellgerichte für Handelssachen in Wien den Ersatz von der Bahn, weil die in dem Frachtbriefe nicht ersichtlichen Vereinbarungen mit dem Absender ihm, dem sie unbekannt waren, nicht nachtheilig sein können, und weil die Bahn überhaupt nicht berechtigt gewesen ist, falls sie nicht genügend Localitäten zur Verwahrung hatte, das Getreide zu übernehmen, und somit für die Folgen ihrer Handlungsweise dem Empfänger verantwortlich sei.

Mit Urtheil vom 20. Februar 1895, Z. 57.714, wurde das Klagebegehren abgewiesen, und zwar aus nachstehenden Gründen:

Der Kläger macht geltend, dass die Bahn von dem Moment der Uebernahme des Getreides am 29. September 1893 dem Empfänger für die Sendung verantwortlich ist und der im Frachtbriefe nicht ersichtliche Revers dem Empfänger gegenüber, dem er nicht bekannt war, auch keine rechtliche Wirkung haben könne. Die Bahn sei nach dem Betriebsreglement gar nicht berechtigt gewesen, das Getreide zu übernehmen, wenn sie nicht entsprechende Localitäten gehabt hat; hat sie es aber gethan, so hat sie den hiedurch entstandenen Schaden zu tragen. Nach § 55 des Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, ist die Bahn allerdings nur dann verpflichtet, die ihr zugeführten Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, in Verwahrung zu übernehmen, wenn die Räumlichkeiten es gestatten. Hiemit ist aber nicht ausgesprochen, dass der Bahn nicht auch gestattet ist, mit Zustimmung des Frachtgebers solche Güter in Verwahrung zu nehmen, wenn die entsprechenden Räumlichkeiten nicht vorhanden sind, falls nur der Absender einverstanden ist, dass diese Güter anders als in gedeckten Räumen verwahrt werden. In dem vorliegenden Falle war es dem Absender bekannt, dass die Bahn keine gedeckten Räumlichkeiten besass, und die Bahn hat, wenn sie auch nach § 55 B.-R. hiezu nicht verpflichtet war, dennoch mit dem Einverständniss des Absenders, die Waaren im Freien zu lagern, dieselben übernommen, nachdem der Absender die Bahn von der Haftung, welche aus dieser Verwahrung entstehen konnte, enthoben hat. Hiezu war die Bahn berechtigt, weil ja ein Verbot, Güter in dieser Weise mit Einverständniss des Absenders anzunehmen, nicht vorliegt. Nach § 55 B.-R. haftet die Bahn bis zur Uebernahme des Gutes zur Beförderung nur als Verwahrerin, und ist während dieser Zeit die Verantwortlichkeit nach Inhalt der allgemeinen Gesetze und des geschlossenen Vertrages zu beurtheilen, da im Betriebsreglement keine besonderen Bestimmungen enthalten sind, welche die Haftung der Bahn während der Dauer des Verwahrungsvertrages besonders regeln.

Da nun der Vertrag mit dem Absender dahin geschlossen wurde, dass die Bahn die Haftung für die durch die Art der Lagerung entstehende Beschädigung nicht tragen solle, so ist die Bahn auch für diesen Schaden nicht verantwortlich, daher die Klage unbegründet.

Der Kläger hat sich aber auch darauf berufen, dass der Inhalt des Frachtbriefes für ihn als Empfänger allein massgebend sei und im Momente der Aufdrückung des Stempels der Bahn am 29. September 1893 erwiesenermassen das Getreide trocken war, weshalb die Bahn, ohne Rücksicht auf das Rechtsverhältniss zu dem Absender, ihm, dem Empfänger gegenüber, verantwortlich sei.

Allein diesbezüglich muss der Kläger darauf verwiesen werden, dass nach § 54 B.-R. der Frachtvertrag in dem Momente perfect wird, in welchem die Versandtstation Gut und Frachtbrief zur B e f ö r d e r u n g (nicht nur zur vorläufigen Verwahrung) annimmt, dass somit der Stempel vom 29. September für den Frachtvertrag unmassgeblich und nur der Stempel vom 4. October, nach erfolgter Verladung in den Waggon, für den Frachtvertrag massgebend ist. Die Bahn ist sonach nach Inhalt des Frachtbriefes erst vom 4. October an dem Kläger nach den Grundsätzen des Betriebsreglements für den Zustand des Gutes verantwortlich. Demzufolge geht aus den citirten Bestimmungen des Betriebsreglements Nachstehendes hervor:

Erst mit dem Eintritte der Beförderungsmöglichkeit, dann aber auch sofort, verwandelt sich der im vorliegenden Falle gemäss § 55 B.-R. geschlossene vorläufige Verwahrungsvertrag in einen Frachtvertrag, dessen formeller Abschluss gemäss § 54 B.-R. durch Aufdrückung des neuerlichen Datumstempels (Abfertigungsstempels) auf den Frachtbrief bewirkt wird. Von diesem Zeitpunkte an — 4. October 1893 —, der auch für den Anfang der Lieferfrist massgebend ist, hat die Bahn auch die Verantwortung für Verlust und Beschädigung nach den Grundsätzen des Betriebsreglements, also auch dem Empfänger gegenüber, sobald er den Frachtbrief übernommen hat. Während der Dauer der Verwahrung aber haftet die Bahn als Verwahrerin, nicht in Folge des

Frachtbriefes, also auch nicht unmittelbar dem Empfänger, sondern nur in Folge des Verwahrungsvertrages mit dem Absender. Dem Empfänger gegenüber haftet die Bahn aus dem Verwahrungsvertrage nur insoferne, als die Rechte des Absenders auf ihn übergegangen sind, somit auch nur in dem Grade, als sie dem Absender verantwortlich geworden ist. Da nach dem Vertrage zwischen dem Absender und der Bahn die letztere für die Durchnässung während der vorläufigen Verwahrung nicht verantwortlich ist, der constatirte Schade aber während dieser Zeit entstanden ist, so steht fest, dass der Empfänger, auf den die Rechte des Absenders aus dem Verwahrungsvertrage übergegangen sind, einen Anspruch gegen die Bahn nicht stellen kann.

Auch vom 4. October an, als der Frachtvertrag perfect wurde, liegt ein Verschulden der Bahn in dem Verladen des Getreides nicht vor, da dasselbe schon nass einwaggonirt wurde und die Mittheilung der Feuchtigkeit an benachbarte trockene Säcke auch nur eine Folge der vom Absender selbst vorgenommenen Verladung des nassen Getreides ist.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 418. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Juli haben die Abgeordneten Dr. Gregorčić, Alfred Graf Coronini und Genossen an Se. Excellenz den Herrn Leiter des Handelsministeriums nachstehende Interpellation, betreffend die Handels- und Gewerbekammer in Görz, gerichtet:

„Die Handels- und Gewerbekammer in Görz hat in der Sitzung vom 30. März d. J. für eine von Görz über Cervignano nach Aquileja zu bauende Dampftramway einen jährlichen Beitrag bis 4500 fl. auf die Dauer von 75 Jahren votirt.

Dieser Beschluss hat unter der billig denkenden Bevölkerung des Landes grosse Bestürzung hervorgerufen, weil die Handels- und Gewerbekammer in Görz über geringe Geldmittel verfügt, und weil sie sonst sogar nothwendigen Unternehmungen geringere Unterstützungen versagt, und weil sie der eingegangenen Verpflichtung nicht nachkommen kann, ohne die Umlagen im kleinen Lande erheblich zu erhöhen.

Der Beschluss hat umsomehr überrascht, als er die Subventionirung eines Unternehmens bezweckt, dessen Rentabilität im vorhinein ausgeschlossen ist und von dem nicht erwartet werden kann, dass es den Handel und das Gewerbe in den durchzogenen Ortschaften nennenswerth heben werde.

Friaul steht schon gegenwärtig durch die Südbahn und die Friauler Bahn mit Görz in Verbindung. Trotzdem ist der Verkehr zwischen Görz und Friaul gleich Null, und dies aus dem einzigen Grunde, weil der friaulische Verkehr naturgemäss nach Udine, Palmanova, Cervignano und Triest gravitirt, wie andererseits Görz den natürlichen Mittelpunkt für den übrigen Theil des Landes bildet. Daran kann weder Eisenbahn noch Tramway etwas ändern.

Darum reissen sich die Friauler um diese Tramway ganz und gar nicht, und es haben sich mehrere friaulische Gemeinden, welche von der Dampftramway durchzogen werden sollen, entschieden gegen die von ihnen verlangte Garantie ausgesprochen.

Unter solchen Umständen ist der oben angeführte Beschluss der Görzer Handels- und Gewerbekammer unverständlich für denjenigen, der nicht weiss, dass dabei nationale Gründe den Ausschlag gegeben haben, indem von der Tramway eine Stärkung des italienischen Elementes in Görz erhofft wird.

In diesem Sinne wäre die Tramway allerdings von Nutzen, da sie die Theilnahme einiger Görzer an den ländlichen Sagre in Friaul und einiger Friauler an den öffentlichen Bällen und Tombolas der Stadt Görz erleichtern würde.

Einen wirthschaftlichen Erfolg könnte das Unternehmen kaum aufweisen, da die Stadt Görz einer Verproviantirung von Friaul aus nicht bedarf und Friaul von der Reichsgrenze bei Cormons bis zum Meerbusen von Monfalcone von Bahnen umfahren wird, Görz daher unmöglich ein Emporium für Friaul werden kann. Natürliche Emporien für Friaul sind Cormons, Sagrado, Ronchi, Monfalcone, Grado mit Aquileja und hauptsächlich Cervignano mit seinem schiffbaren Flusse Aussa, welches überdies durch die Friauler Bahn mit Monfalcone verbunden ist und in absehbarer Zeit die Verbindung mit Venedig erhalten wird.

Es ist zu bedauern, dass eine Körperschaft, wie es die Handels- und Gewerbekammer in Görz ist, sich über diese thatsächlichen Umstände hinaussetzt und, anstatt mit allen ihr zu Gebote stehenden Kräften für die Verbindung der Landeshauptstadt und des Landes mit dem Reiche in nördlicher und östlicher Richtung einzutreten, die Summe von 337.500 fl. für eine nationale Touristentramway nach Süden auszuwerfen bereit ist.

Zu solchen Folgen führt die unnatürliche Zusammensetzung dieser Körperschaft, deren Wahlordnung die Mehrzahl der Handels- und Gewerbetreibenden des Landes vom Wahlrechte ansschliesst und die Kammer einer Consorterie ausliefert, welche nur Friaul und höchstens noch Görz kennt, währen der überwiegend grössere Theil des Landes fast leer ausgeht.

In vielen Bezirken beträgt die Zahl und die Steuer der nichtwahlberechtigten Handels- und Gewerbetreibenden viel mehr als die der wahlberechtigten. Und eine auf diese Weise gewählte Kammer soll die Vertreterin des Handels und des Gewerbes sein?

Alle minder Zahlenden sind vom Wahlrechte ausgeschlossen, damit das Wahlergebniss sich so gestalte, wie es von der im Küstenlande befolgten Politik gewünscht wird.

Dies ist ungerecht, den Staatsinteressen zuwiderlaufend, und die Pflicht der hohen k. k. Regierung ist es, das Wahlrecht in die Handels- und Gewerbekammer von Görz auf die breiteste, den Verhältnissen des Landes allein entsprechende Grundlage zu stellen, damit dasselbe nicht erst bei einer Steuervorschreibung von 5 fl. 35 kr. auf dem Lande und 8 fl. 92 kr. in der Stadt anfange.

Mit Rücksicht auf das Gesagte erlauben sich die Gefertigten an Se. Excellenz den Herrn Leiter des Handelsministeriums folgende Anfragen zu stellen:

„„1. Ist Se. Excellenz geneigt, den Beschluss der Handels- und Gewerbekammer in Görz vom 30. März d. J., betreffend die Subventionirung einer von Görz über Cervignano nach Aquileja zu bauenden Dampftramway, gegen welchen ein Recurs vorliegt, aufzuheben?

2. Ist Se. Excellenz geneigt, die Wahlordnung der Handels- und Gewerbekammer in Görz in der Weise abzuändern, dass im Sinne des Gesetzes vom 29. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 85, alle jene Mitglieder des Handels- und Gewerbestandes das Wahlrecht erhalten, welche im Vollgenusse der bürgerlichen Rechte sind, im Bezirke der Kammer eine Handlung, ein Gewerbe oder einen Bergbau selbstständig oder als öffentliche Gesellschafter betreiben und von den angeführten Unternehmungen eine Erwerbsteuer zahlen?““

In der 419. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Juli ergreift das Wort

Leiter des Handelsministeriums Dr. Ritter von Wittek:

Hohes Haus! Von den während meiner Amtsleitung an das Handelsministerium gerichteten Interpellationen habe ich eine bereits im Laufe der Budgetdebatte zu beantworten Gelegenheit gehabt. Dies war die Interpellation der Herren Abgeordneten Kaftan und Genossen wegen der Tarife auf der Böhmischen Westbahn, welche früher unbeantwortet geblieben und vom Herrn Abgeordneten im Laufe der Debatte wieder aufgenommen worden ist.

Eine zweite Interpellation von den Herren Abgeordneten Schlesinger und Genossen, betreffend die Contingentirung von Petroleum, ist an mehrere Ministerien gerichtet und bildet den Gegenstand des Einvernehmens; es ist daher in diesem Augenblicke nicht möglich, diese Interpellation zu beantworten.

Eine dritte Interpellation ist erst vorgestern an das Handelsministerium von den Herren Abgeordneten Dr. Gregorčić, Alfred Grafen Coronini und Genossen gerichtet worden und betrifft gewisse Beschlüsse der Görzer Handelskammer und einen gegen diese Beschlüsse anhängigen Recurs. Die Kürze der Zeit, aber auch die Rücksicht darauf, dass der Entscheidung des anhängigen Recurses durch die Beantwortung vorgegriffen werden könnte, machen mir die Beantwortung dieser Interpellation unmöglich.

Es erübrigt mir sonach, noch zwei Interpellationen zu beantworten, was zu thun ich hiemit die Ehre habe:

Die Herren Abgeordneten Dr. Peez und Genossen haben in der 399. Sitzung des hohen Hauses vom 25. Juni bezüglich der Verwendung inländischen Materials zum Schiffsbau und der Zollpflicht von Seeschiffen überhaupt eine

Anfrage an die Regierung gerichtet. Ich beehre mich, diese Anfrage im Nachstehenden zu beantworten:

Die Regierung hat es bei keinem Anlasse an Bemühungen fehlen lassen, die Verwendung von inländischem Material zu Schiffsbauten zu fördern; es darf hiebei auf mannigfache eisenbahntarifarische Massnahmen zum Zwecke des leichteren Bezuges von solchem Material, insbesondere von Constructionseisen, dann auf die Bestellungen der Kriegsmarine und auf die Verpflichtungen hingewiesen werden, welche Seitens der Regierung der subventionirten Dampfschiffahrt auferlegt wurden.

Thatsächlich wurde auch der Bau von eisernen Seedampfern aus inländischem Material, so weit dies die gegenwärtig bestehenden Verhältnisse unserer Schiffswerften und namentlich auch unserer Handelsmarine zulässig erscheinen liessen, ausgeführt. In dieser Hinsicht kommen nämlich wichtige Interessen unserer Handelsmarine in Betracht, deren Entwicklung und Erstarkung allseitig angestrebt wird und welche der freien Concurrenz der fremden Schiffahrt nur dann mit Aussicht auf Erfolg begegnen kann, wenn ihre Verkehrsmittel unter den denkbar günstigsten Bedingungen beschafft werden können. Die wenigen zum Bau eiserner Seedampfer geeigneten heimischen Werften vermögen nur eine beschränkte Zahl von Schiffen gleichzeitig und bei bestimmten Lieferfristen zu übernehmen. Andererseits war es, wie dies bei den Verhandlungen über den Abschluss des neuen Lloydvertrages eingehend erörtert wurde, dringend geboten, dem Lloyd die Möglichkeit zu gewähren, seinen Schiffspark raschestens zu erneuern, damit derselbe den gesteigerten Anforderungen des Verkehres gerecht werden könne und den fremden Schiffahrts-Gesellschaften sich ebenbürtig erweise.

Rücksichtlich der Zollpflicht von Seeschiffen darf ich darauf verweisen, dass der Tarif grundsätzlich alle Gegenstände zu enthalten hat, welche einer Einfuhrverzollung unterliegen können, während die Zollordnung jene Momente angibt, bei welchen die Zollpflicht im einzelnen Falle selbst eintritt.

In der grossen Regel werden allerdings Seeschiffe der Verzollung nicht unterzogen, weil dieselben eben im Sinne der Zollordnung nicht zur Einfuhr gelangen, das heisst die Zollgrenze nicht überschreiten.

Ob die bestehende Bestimmung der Zollordnung geändert werden soll und kann, wird davon abhängen, ob unsere heimische Industrie und unser Schiffsbau in der Lage sein werden, Schiffe unter Bedingungen zu bauen, welche unserer Rhederei die Concurrenzfähigkeit gewährleisten.

Unabhängig davon werde ich im Einklange mit den bisherigen Bemühungen der Regierung in Erwägung ziehen, ob nicht durch eine zweckentsprechende Amendirung des Marine-Unterstützungsgesetzes ein neuerlicher Ansporn zur Verwendung inländischen Materials für den Schiffsbau auf heimischen Werften gegeben werden könnte.

In Beantwortung der von den Herren Abgeordneten Dr. Šamánek und Genossen in der 411. Sitzung des hohen Hauses vom 11. Juli an mich gerichteten Interpellation wegen erfolgter Verleihung des Vorstandspostens bei der Heizhausleitung der österreichischen Staatsbahnen in Bodenbach an einen der böhmischen Sprache angeblich nicht mächtigen Beamten beehre ich mich dem hohen Abgeordnetenhause auf Grund eines diesfalls eingeholten Berichtes der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen Folgendes zur Kenntniss zu bringen:

Der von der General-Direction zum Vorstande der Heizhausleitung in Bodenbach ernannte Beamte war von jenen Bewerbern, welche für diesen Dienstposten überhaupt in Betracht kommen konnten, der rangälteste.

Derselbe hat den Concursbedingungen sowohl rücksichtlich seiner Studien und dienstlichen Befähigung als auch hinsichtlich der Sprachkenntnisse entsprochen, indem er, in Böhmen geboren, der böhmischen Sprache in solchem Masse mächtig ist, als dies zur Versehung der gedachten Dienststelle erforderlich erscheint.

Es liegt daher kein Anlass vor, diese Ernennung rückgängig zu machen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Witkowitz-Schönbrunn und Schönbrunn - Strzebowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 10. Juli die k. k. Statthalterei in Brünn und die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, hinsichtlich des von der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Schönbrunn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Witkowitz, insoweit dasselbe mährisches, bezw. schlesisches Verwaltungsgebiet berührt, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Gleichzeitig wurde die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, hinsichtlich des von der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Schönbrunn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Strzebowitz die Trassenrevision und Stationscommission in unmittelbarem Anschlusse an die vorangeführte Amtshandlung vorzunehmen. [H.-M.-Z. 35.185.]

Projectirte Localbahn Petersdorf-Ullersdorf—Wiesenberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 13. Juli die k k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des vom k. k. Commercialrathe Dr. Carl Freiherr von Offermann vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Petersdorf-Ullersdorf der Staatsbahnlinie Zöptau—Hohenstadt über Gr.-Ullersdorf nach Wiesenberg mit eventueller Fortsetzung nach Winkelsdorf im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 22.163.]

Elektrische Kleinbahn von der Parkstrasse in Prag. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 14. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Franz Křižik in Prag vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige, elektrisch zu betreibende Kleinbahn von der Parkstrasse in Prag über Žižkov und Königliche Weinberge zurück zum Ausgangspunkte derselben die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung die politische Begehung einzuleiten und bei günstigem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 39.618.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Erweiterung der Stationen Chodau und Neusattl.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 11. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für die Erweiterung der Geleiseanlagen in den Stationen Chodau und Neusattl der Bauconsens ertheilt. [10. Juli, Z. 40.232.]

— (Bauliche Herstellungen in der Station Saaz.) Das Project für die Herstellung eines Ladegeleises und für die Verlängerung der Geleise VIII, IX und X in der Station Saaz wurde genehmigt. [5. Juli, Z. 33.741.]

— (Bauliche Herstellung in der Station Lužna-Lischan.) Das Project für die Einleitung des Wassers aus dem auf den Parcellen Nr. 4022, 3896 und 3894 in der Gemeinde Lužna befindlichen Rinnsale in die zweite Pumpstation Lužna-Lischan wurde genehmigt. [6. Juli, Z. 34.640.]

— (Kohlenverladegeleise und Ueberstellung der Einfriedung in Komotau.) In der Station Komotau wird nächst dem Heizhause III ein Kohlenverladegeleise hergestellt und aus diesem Anlasse der zum Werkstättenhofe führende Wasserabzugsgraben verlegt, ferner die Bahnhof-Einfriedung überstellt und erweitert. [4. Juli, Z. 38.978.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Bauliche Herstellung in der Haltestelle Kojetic-Grossdorf.) Die Herstellung eines Brunnens in der Haltestelle Kojetic-Grossdorf wurde genehmigt. [5. Juli, Z. 38.968.]

Localbahn Mori-Arco-Riva. (Bauherstellung.) Das von der Localbahn Mori-Arco-Riva vorgelegte Project für die Verlängerung des Frachtenmagazins in der Station Riva und die hiedurch bedingte Verschiebung der Militärrampe wurde zur Ausführung genehmigt. [24. Juni, H.-M.-Z. 36.942.]

Grazer Tramway vom Jakominiplatz zum Schillerplatz. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 20. Mai durchgeführten commissionellen Begehung rücksichtlich des Projectes für die Errichtung einer zweigeleisigen Linie mit Pferdebetrieb vom Jakominiplatze in Graz durch die Reitschulgasse, Sparbersbachgasse und Schillerstrasse zum Schillerplatze hat das k. k. Handelsministerium den Bauconsens für die begangene Strecke nach Massgabe der Commissionsbestimmungen ertheilt. [13. Juli, H.-M.-Z. 34.219.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Vornahme der Wagenverschiebungen auf den Ladegeleisen bei Ullersdorf mittelst animalischer Kraft.) Die Central-Direction der Brüxer Bergbau-Gesellschaft hat an die Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft das Ansuchen gestellt,

die Wagenverschiebungen auf den Ladegeleisen ihres Barbara-Schachtes bei Ullersdorf mittelst animalischer Kraft vornehmen zu dürfen. Da nun ein Bedenken gegen eine derartige Verschubmanipulation nicht vorlag, so hat die k. k. General-Inspection ihre Zustimmung hiezu gegen dem ertheilt, dass hiebei die einschlägigen Bestimmungen der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst, sowie der Instruction für das Verschubpersonale genau eingehalten werden. [G.-I.-Z. 13.135.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Proben mit dem selbstthätigen Wärmeregler nach System C. A. Porges.) Nachdem die dermalige Regulirung der Dampfheizung in den Personenwagen zu sehr von den wechselnden Witterungsverhältnissen abhängig und die selbstthätige Regulirung der Temperatur in diesen Wagen ein fühlbares Bedürfniss ist, so hat die Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn probeweise bei einem Personenwagen in vier Coupés den selbstthätigen Wärmeregler nach System C. A. Porges anbringen lassen und mit demselben in den letzten Monaten des verflossenen Winters verschiedene Proben gemacht. Dieser Apparat wird von der genannten Bahnverwaltung im Allgemeinen als zweckmässig bezeichnet, da sich bei den Proben ergab, dass derselbe, wenn er richtig eingestellt ist, die Temperatur in den einzelnen Coupés selbstthätig regelt, indem er den Dampfzutritt bei einer Temperatur von etwa 16° R. abschliesst. Als Vortheile dieses Apparates haben sich ergeben: eine gleichmässige Wärme in den Coupés, der Wegfall der gewöhnlichen Regulirwechsel, deren Erhaltungskosten nicht unbeträchtlich sind und deren Beaufsichtigung beschwerlich ist, sowie die Möglichkeit eines schnelleren Vorheizens bei den Personenzügen. Die Einstellung des Apparates ist eine ziemlich schwierige und kann auch, da die Vorrichtung unter den Sitzen angebracht ist, während der Fahrt nicht vorgenommen werden. Die Installations- und Montirungskosten betrugen für diesen Probewagen circa 250 fl. Im Hinblicke auf das im Allgemeinen günstige Ergebniss der Proben mit diesem selbstthätigen Wärmeregler wird beabsichtigt, im kommenden Winter noch einige Personenwagen mit demselben auszurüsten, um auch über dessen Dauerhaftigkeit und Erhaltung die nöthigen Erfahrungen zu gewinnen. [G.-I.-Z. 11.241.]

Zusammenstellung

der im Monate Juni 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	2294	20.758	6.024	29.076	149	565	27	741	2·5	653	37	649	.	.	.	.	4	.	17
Nordöstliche Linien	240	3.686	4.187	8.113	2	53	18	73	0·8	40	3	88	.	.	.	.	6	1	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	248	.	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	634	300	994	6	1	.	7	0·7	12	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60	512	313	885	12	27	6	45	5·0	48	4	21	.	.	.	.	.	.	23
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.040	870	2.090	5	41	11	57	2·7	88	17	139	.	5	.	.	.	.	9
Buschtěhrader Eisenbahn	302	514	1.835	2.651	21	40	15	76	2·8	94	7	60	.	2	.	.	.	.	21
Eisenbahn Wien-Aspang	.	352	758	1.110	.	27	.	27	2·4	5	.	21	.	1	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	234	444	.	10	4	14	3·1	13	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	539	4.704	3.316	8.559	23	110	8	141	1·6	128	25	41	1	1	.	.	2	.	9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	60	480	.	540	.	5	.	5	0·9	3	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	196	60	256	.	3	1	4	1·5	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	380	4.907	480	5.767	35	40	.	75	1·3	117	4	18	.	.	.	1	.	.	7
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	625	5.370	3.240	9.235	45	142	18	205	2·2	165	.	153	.	1	.	.	2	1	8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	269	41	310	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	668	8.427	660	9.755	36	85	3	124	1·2	110	9	67	4	2	.	1	.	.	28
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.501	210	1.711	.	17	.	17	0·9	23	2	4	.	.	.	.	.	.	9
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	16	240	270	526	.	1	6	7	1·3	1	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	25	1.938	.	1.963	.	3	.	3	0·1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5449	55.986	22.798	84.233	334	1170	117	1621	.	1107	108	1280	5	12	.	2	14	2	131

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·1 „
4. Istrianer Staatsbahn . . . . 0·7 „
5. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 0·8 „
6. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·9 „
7. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·9 „
8. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·2 „
9. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 1·3 „
10. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·3 „
11. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 1·5 pCt.
12. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 1·6 „
13. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 2·2 „
14. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 2·4 „
15. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 2·5 „
16. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 2·7 „
17. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 2·8 „
18. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 3·1 „
19. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 5·0 „

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juli:

Friauler Eisenbahn. Prioritätsactien fl. 4.— ö. W.
Gaisbergbahn. Für die Prioritätsactie fl. 10.— ö. W.
Leutschauthaler Vicinalbahn. Für die Prioritätsactie fl. 3.50 ö. W.
Zsebely-Csakovarer Vicinalbahn. fl. 5.— ö. W.

Ab 1. August:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.36¼, für je fl. 500 Capital fl. 11.81¼, für je fl. 1000 Capital fl. 23.62½.
Ungar. Staatseisenbahn-Goldanleihe v. J. 1889. 4½ pCt. Für je fl. 100 Capital Frcs. 5.62·5.

Verlosungen.

Am 28. Februar:

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Actien (Rückzahlung seit 1. April).

Am 18. Juni:

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten, Em. 1868, 1871 und 1872, und 4½ pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1882 (Rückzahlung ab 1. October).

Am 24. Juni:

Gross-Kikinda — Gross-Becskereker Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Am 28. Juni:

Eperjes-Bartfelder Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Am 1. Juli:

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896.)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Lose (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1874, und 5 pCt. Prioritäten, II. Em. v. J. 1871 (Rückzahlung ab 1. October).
Felek-Fogaraser Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Gross-Priesen — Wernstadt — Auschaer Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Haraszti-Raczkever Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Holics-Gödinger Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1889, und 4 pCt. Silber- und Gold-Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Kaschau-Tornaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. October).
Mährische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896.)
Mori-Arco-Riva-Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896.)
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Ruma-Vrdniker Localbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 31. December).
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. (Rückzahlung ab 1. October).
Szatmar-Nagybanya-Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Ungar. Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).
Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Rückzahlungen.

Ab 1. August:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Februar 1896).
Ungarische Staatseisenbahn-Goldanleihe. 4½ pCt. (ver- (verlost am 1. Mai).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXI. Stückes.) Das am 22. Juli herausgegebene CXXI. Stück enthält unter

Nr. 1126: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 16. Juli 1895, Z. 60.101, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den königl. ungarischen Freistädten Raab, Schemnitz und Szabadka nach Galizien.

Nr. 1127: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 11. Juli 1895, Z. 17.509, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Croatien-Slavonien, sowie das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Heves in Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1128: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 16. Juli 1895, Z. 109.044, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den kgl. ungar. Freistädten Raab, Schemnitz und Szabadka nach Böhmen.

Nr. 1129: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 16. Juli 1895, Z. 108.508, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn

Nr. 1130: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 20. Juli 1895, Z. 69.359, betreffend die Beschränkung der Zufuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Nr. 1131: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 15. Juli 1895, Z. 14.030/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den königl. ungarischen Freistädten Raab, Schemnitz und Szabadka in das Küstenland.

Nr. 1132: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 19. Juli 1895, Z. 20.388, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Belovar-Kreutz und dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien nach Steiermark.

Nr. 1133: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 19. Juli 1895, Z. 9235, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Belovar-Kreutz und dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien nach Kärnten.

Nr. 1134: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 18. Juli 1895, Z. 8114, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Belovar-Kreutz und dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien nach Salzburg.

— (Inhalt des CXXII. Stückes.) Das am 23. Juli herausgegebene CXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1135: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 18. Juli 1895, Z. 8129, betreffend die ausnahmsweise Gestattung der Einfuhr von bayerischem Weidevieh auf salzburgische Alpen und Weiden.

Nr. 1136: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 18. Juli 1895, Z. 110.581, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Belovar-Kreutz und dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien nach Böhmen.

Nr. 1137: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 18. Juli 1895, Z. 9391, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Belovar-Kreutz und dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien nach Krain.

Nr. 1138: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 15. Juli 1895, Z. 13.565/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Belovar-Kreutz und dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien in das Küstenland.

Nr. 1139: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 20. Juli 1895, Z. 69.891, mit welcher einige Bestimmungen der Kundmachungen vom 5. und 8. Juli 1895, ZZ. 63.643 und 65.444, betreffend die Zufuhr von lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn, und die Kundmachung vom 9. Juli 1895, Z. 65.632, betreffend die Zufuhr von derlei Borstenvieh aus Croatien und Slavonien nach Niederösterreich, abgeändert werden.

Nr. 1140: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 16. Juli 1895, Z. 18.103, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den königl. ungarischen Freistädten Raab, Schemnitz und Szabadka nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1141: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 19. Juli 1895, Z. 13.288, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Belovar-Kreutz und dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien nach Schlesien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

(Personenverkehr.)

Giltigkeitsfrist der im Vorverkaufe bezogenen Zonen-Fahrkarten.

In Folge der mit Einführung eines neuen Personentarifes ab 1. September 1895 eintretenden Aenderung der Fahrpreise werden die noch in Händen der Parteien befindlichen, im Vorverkaufe bezogenen Zonen-Fahrkarten für die Strecken Wien (Westbahnhof)—Eichgraben, Wien (Westbahnhof) — Kaiser-Ebersdorf, ferner Hütteldorf-Hacking—Unter-Hetzendorf, endlich Wien (Franz Josef-Bahnhof)—Greifenstein nur bis einschliesslich 31. August 1895 zur Benützung zugelassen; vom 1. September 1895 an bis spätestens 31. December 1895 wird von den Personencassen der auf den Karten vorgedruckten Anfangs- und Endstationen der für solche Karten bezahlte Betrag gegen Einziehung derselben zurückerstattet.

Wien, am 22. Juli 1895. [530]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung einer Zuschlagsfrist.

Aus Anlass der Terrainsenkung in der Station Brüx A.T.E., bezw. der dadurch nöthig gewordenen Einrichtung eines Hilfsroutenverkehres wird auf Grund der Bestimmungen des § 63 des Betriebsreglements, bezw. des Art. 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Depesche Nr. 54 ddto. 22. Juli 1895, eine Zuschlagsfrist von zwei Tagen zur gewöhnlichen Lieferfrist zu Gunsten der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn für sämmtliche die Hilfsroute in Anspruch nehmenden Güter, rückwirkend vom 19. Juli 1895 bis auf Widerruf, festgesetzt.

Teplitz, am 22. Juli 1895. [531]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Aenderung der Stationsbezeichnung Wohontsch.

Mit Giltigkeit vom 15. August 1895 wird die Bezeichnung der an der Strecke Türmitz—Bilin gelegenen Station Wohontsch in „Franz Josef-Stollen“ abgeändert.

Teplitz, am 22. Juli 1895. [532]

Directer Personenverkehr Stadlau—Pozsony, Pöstyen und Budapest.

Berichtigung der Fahrpreise für directe Fahrkarten zwischen der Station Stadlau der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und den Stationen Pozsony, Pöstyen und Budapest der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.

Mit 1. August 1895 gelangen nachstehende Fahrpreise für directe Fahrkarten in den angeführten Relationen zur Einhebung, und zwar:

Zwischen Stadlau und	Schnellzug I.	Schnellzug II.	Personenzug I.	Personenzug II.	Personenzug III.
	Classe — Fahrpreise in Gulden				
Pozsony	2.80	2.—	—	—	—
Pöstyen	6.40	5.—	—	—	—
Budapest	10.50	7.90	—	—	—

Anmerkung. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 79 vom 9. Juli 1895 auf Seite 1231 publicirten Fahrpreise für Schnellzugskarten zwischen Stadlau und Pöstyen, sowie Pozsony gelangen ab 1. August 1895 nicht mehr zur Einhebung.

Wien, am 20. Juli 1895. [533]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In der ungarischen Ausgabe des Nachtrages VII zu dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife, Theil II, Heft 4, ist der auf Seite 20 für den Verkehr zwischen Wien St.E.G. oder K.F.N.B. und Podolin in Folge eines Druckfehlers unrichtig mit 217 kr. per 100 kg angegebene Frachtsatz der II. Classe auf **247** kr. per 100 kg abzuändern.

Wien, am 22. Juli 1895. [534]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahn-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N.O.B.), vom 1. September 1891. (Frachtsätze für Kohle.) Für Braun- und Steinkohlen, sowie für Coaks in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden einzelnen Wagen sind ab 10. Juli nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten:

Nach	Von Hausham	Von Miesbach, Peissenberg, Penzberg	Von Schliersee
	Centimes für 100 kg		
Romanshorn	88	87	89
Rorschach	100	99	101

Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. August 1891. (Nachtrag VI.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli ist der Nachtrag VI zur Einführung gelangt, welcher enthält:

I. Aenderung der besonderen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.
II. Aenderung der Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.
III. Ergänzungen des Abschnittes D III, Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.
IV. Ergänzungen und Berichtigungen des Abschnittes E, Kilometerzeiger.
V. Ergänzung der Ausnahmetarife (Abschnitt F c).
VI. Abschnitt F d, Tarife etc. für den Verkehr mit den Bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1135	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gurken, frische	Alt-Kolin (oder vice versa)	Bremen (Hauptbhf., Freibezirk) Brake, Bremerhafen (Freihafen u. Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freihafen u. Zollinlandsbahnhof), Nordenham Hamburg B., Wilhelmsburg Altona Harburg H. Lübeck Stettin Swinemünde Warnemünde	Bei Frachtzahlung für a) mindestens 5000 kg, b) „ 10000 „ und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 10. August 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juni 1894	Bestehen keine directen Sätze	Pfge. a) / b) 400 / 296 424 / 316 383 / 283 387 / 286 378 / 279 386 / 285 300 / 226 333 / 249 360 / 268		Im Kartirungswege		Von den nebenstehenden Frachtsätzen werden bis auf Weiteres je 2 Pfge. pro 100 kg an Coursdifferenzen in Abzug gebracht. Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandsätze auch für Swinemünde Giltigkeit
1136	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Felle und Häute, roh	Salonique	Budapester Bahnhöfen und Wien (St.E.G. und K.F.N.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung derselben Bedingungen, die im Verordnungs-Blatte Nr. 6 ex 1895 unter Position Nr. 136 vorgeschrieben sind	Bis 31. December 1895	Heft III vom 1. Jänner 1895 und Heft IV vom 1. November 1893 des directen Tarifes zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Verschieden	25% Nachlass von den in den Schnitt-Tariftabellen Abtheilung A der obigen Tarifhefte enthaltenen Streckensätzen von den Budapester Bahnhöfen, bezw. von Wien bis zur ungar.-serbischen Grenze	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate. Die Documente, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen und der reclamirenden Firma nicht zurückgestellt werden, sind zum Behufe der Refactieliquidirung längstens bis Ende Juni 1896 einzusenden	Die gegenwärtige Publication ist eine Ergänzung der unter lauf. Z. 136 der Nr. 6 des Verordnungs-Blattes vom laufenden Jahre enthaltenen Verlautbarung, und werden demnach die entsprechenden Transportgebühren der auf Grund der gegenwärtigen Begünstigung beförderten Sendungen in die laut der obbezogenen Publication für das Jahr 1895 bedungene Minimal-Transporteinnahme per 500,000 Francs eingerechnet werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1137	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Nagy-Tapolcsány	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Stadlau Floridsdorf	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	41·0 kr.	32·0 kr.	9·0 kr.	Im Kartirungswege		
1138	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Holics	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	35·0 kr.	26·1 kr.	8·9 kr.	Im Kartirungswege		Gleichzeitig wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 17 ex 1895 sub Position Nr. 311 publicirte Frachtsatz ausser Kraft gesetzt
1139	Südbahn-Gesellschaft		Schafwollstoffe, bedruckte, auch in Kisten verpackt	Neunkirchen	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	86 Heller	72 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		
1140	Südbahn-Gesellschaft	Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche zum Erweiterungsbau der mit der Südbahn in keiner directen Schienenverbindung befindlichen königl. landesbefugten Agramer Lederfabrik in Agram zur Verwendung gelangen, wird bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895 der im Nachtrage I zum Localtarife Theil II der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft enthaltene Ausnahmetarif XVII im Verkehre auf den Linien der Südbahn ausnahmsweise zur Anwendung gebracht.													
1141	Buschtěhrader Eisenbahn		Braunkohle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	Siehe nachstehende Tabelle unter a)	b)	c) Kreuzer ö. W. pro 100 kg	Rückvergütung	Duplicat-Frachtbriefe, bahnämtlich beglaubigt, auf die abschliessende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen spätestens 28. Februar 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungs-Anspruch

Von		nach: Prag (Smichow)	Jinonitz	Řepy	Hostiwitz	Jenč	Unhoscht	Kladno	Smečna Sternberg	Lana	Neustraschitz	Prag (Bubna)	Prag (Sandthor)	Weleslawin	Rusin
Kaaden Brunnersdorf	a)	24·8	23·9	23·0	22·4	22·1	21·4	20·9	20·0	19·0	18·1	24·4	24·0	23·3	22·9
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	7·0	6·1	5·2	4·6	4·3	3·6	3·1	2·2	1·2	0·3	3·6	3·2	2·5	2·1
Komotau	a)	24·6	23·6	22·8	22·3	21·8	21·1	20·7	19·7	18·9	—	24·2	23·9	23·2	22·8
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·8	5·8	5·0	4·5	4·0	3·3	2·9	1·9	1·1	—	3·4	3·1	2·4	2·0
Tuschmitz	a)	24·1	23·2	22·3	21·8	21·4	20·6	20·0	19·2	18·2	—	23·8	23·3	22·7	22·2
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·3	5·4	4·5	4·0	3·6	2·8	2·2	1·4	0·4	—	3·0	2·5	1·9	1·4

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1142	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Petersdorf	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1895 bis Ende Juli 1896	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	39·7 kr.	36·3 kr.	3·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Karwin	Petersdorf				41·3 kr.	37·9 kr.	3·4 kr.			Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an nebiger Frachtbegünstigung nicht betheiligt
1143	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	M.-Schönberg	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4500 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 74 ex 1895, sub Post 1020, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende Juni 1896	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlen-Verkehr vom 1. Jänner 1891	kr. 35·8	kr. 32·4	kr. 3·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Blauda				37·8	34·4	3·4			
					Heilendorf				39·7	36·3	3·4			
				Karwin	M.-Schönberg				38·4	35·0	3·4			Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an nebiger Frachtbegünstigung nicht betheiligt
					Blauda				40·4	37·0	3·4			
					Heilendorf				41·3	37·9	3·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1144	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzsägespäne aus der Pos. H, 27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Freudenthal	Jägerndorf	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 9·0	kr. 5·4	kr. 3·6	Im Kartirungswege		
					Olmütz (St.B.)				20·4	12·2	8·2			
					Stohl-Karlsdorf				11·1	6·7	4·4			
1145	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K, 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Gottschee	Rudolfswert	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	37 kr.	21 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		
1146	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Čakovic (B.N.B.)	Wien (K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, bezw. Localtarife	kr. 84·0	kr. 76·5	kr. 7·5	Im Kartirungswege		*) In dieser Relation besteht für die nebenstehenden Transporte kein directer Frachtsatz
				Neratovic (B.N.B.)					*)	77·0	—			
1147	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ordinäre Glasflaschen	Gaya (St.E.G.)	Trzynietz (K.O.B.)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	109·2 Kreuzer		Im Kartirungswege		
1148	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Gross-Meseritsch	Humpoletz (Station der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 114		Im Kartirungswege		
				Trebitsch						99				

Berichtigung. **Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** In der im Verordnungs-Blatte Nr. 74 vom 27. Juni 1895 unter Posit. Nr. 1026 verlautbarten Frachtbegünstigung ist in der 5. Rubrik die Stationsbezeichnung „Budapest déli vasut“ richtig zu stellen auf **„Budapest déli vasut heliben (loco)“.**

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 87. **Wien, 27. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 15. Juli 1895,*) betreffend die Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod-Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod an Bosnien und die Herzegowina.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass die aus dem Occupationscredite gebaute Eisenbahnstrecke Brod—Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod in das Eigenthum der occupirten Länder Bosnien und Herzegowina übergehe, wogegen diese Länder verpflichtet sind, den für die gedachte Eisenbahnstrecke aus dem Occupationscredite gemachten Aufwand von 8,088.373 fl. 87 kr. zinsenfrei zurückzuzahlen.

Diese Rückzahlung erfolgt an die beiden Staatsgebiete der Monarchie nach dem für die gemeinsamen Auslagen bestehenden Quotenschlüssel.

§ 2.

Die Regierung wird ferner ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass die Betriebsüberschüsse der Eisenbahnstrecke Brod—Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod in der nachstehenden Reihenfolge verwendet werden:

a) vor Allem zur Begleichung jenes jährlichen Zuschusses, welcher zur Bedeckung der regelmässigen Betriebsauslagen und des ausserordentlichen Erfordernisses der gegenwärtig unter militärischer Verwaltung stehenden Eisenbahn Banjaluka-Doberlin, so lange als dies nothwendig ist, auch fernerhin wie bisher zu leisten und dessen Höhe durch ein zwischen dem Reichs-Kriegsministerium und dem gemeinsamen Ministerium in Angelegenheiten Bosniens und der Herzegowina mit Zustimmung der Regierungen beider Staatsgebiete der Monarchie abzuschliessendes Uebereinkommen zu bestimmen sein wird;

b) hierauf zur Bestreitung der Kosten der auf der Eisenbahnstrecke Brod—Zenica noch nothwendigen Meliorirungsarbeiten;

c) der sodann erübrigende Rest, bezw. nach Erlöschen der sub a und b erwähnten Zahlungen der ganze Betriebsüberschuss zur rascheren Abzahlung der Darlehen, welche auf Grund der Gesetze vom 4. Februar 1881, R.-G.-Bl. Nr. 9, 5. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 92, 7. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 113, 11. Februar 1889, R.-G.-Bl. Nr. 24, und 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 135, für Bahnbauten in Bosnien und der Herzegowina aus den gemeinsamen Activen gegeben worden sind; und nachdem auch diese Darlehen vollends getilgt sein werden,

d) zu der im § 1 angeordneten Rückerstattung des auf die Strecke Brod—Zenica aus dem Occupationscredite gemachten Aufwandes.

§ 3.

Das gegenwärtige Gesetz tritt unter der Voraussetzung, dass die demselben entsprechenden Bestimmungen in den Ländern der ungarischen Krone Gesetzeskraft erhalten und gleichzeitig mit diesem Gesetze kundgemacht werden, mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Ischl, den 15. Juli 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p. **Böhm** m. p. **Wittek** m. p.

*) Enthalten in dem am 25. Juli 1895 ausgegebenen LIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 106.

Die grossen französischen Dampfschifffahrts-Gesellschaften.

Gleich nachdem man in England mit dem Rheder Samuel Cunard in Halifax einen Vertrag über die Herstellung der ersten subventionirten Postdampferlinie von Liverpool nach Halifax, Quebec und Boston geschlossen hatte, versuchte auch Frankreich die Errichtung überseeischer Postdampferlinien.

Am 6. Mai 1840 wurde den Kammern ein bezüglicher Gesetzentwurf vorgelegt, der auch genehmigt wurde; es fanden sich jedoch keine Unternehmer. Gleich erfolglos blieben die in den Jahren 1845 bis 1848 unternommenen Versuche; erst nachdem die Nachwehen der Februar-Umwälzung vorüber waren, kamen die gewünschten Seeverbindungen zu Stande.

Durch das Gesetz vom 17. Juni 1857 wurde die Regierung ermächtigt, 24 Jahre lang jährliche Beihilfen bis zur Höhe von 14 Millionen Francs für die Unterhaltung der Postdampferlinien Havre—New-York, Nantes—Mexiko — Colon — Cayenne und Bordeaux — Brasilien—Buenos-Ayres zu bewilligen. Auf Grund dieses Gesetzes wurde am 17. Februar 1858 mit den Rhedern V. Marziou & Comp. ein Vertrag bezüglich der Linie nach Mittelamerika geschlossen; die Unternehmer traten indessen bald zu Gunsten der Compagnie générale maritime zurück. Mit letzterer — die nunmehr „Compagnie générale transatlantique" heisst — wurde daher am 24. April 1861 ein Uebereinkommen getroffen, in welchem ausser der Linie nach Mittelamerika auch jene nach Nordamerika aufgenommen wurde. Die Linie nach Südamerika ist der später zu erwähnenden Compagnie des Messageries maritimes übertragen worden.

Der Vertrag bezüglich der mittel- und nordamerikanischen Linie wurde mehrfach abgeändert; zuletzt kamen diese Linien auf Grund des Gesetzes vom 24. Juni 1883 unter Forderung höherer Fahrgeschwindigkeit zur neuerlichen Vergebung, und zwar für den Zeitraum von fünfzehn Jahren.

Die Concession erhielt wieder die Compagnie transatlantique mit einer jährlichen Subvention von 9,958.000 Francs. Diese Gesellschaft hatte mit Schiffen von 5000 Tonnen Gehalt und einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 15 Knoten eine wöchentliche Verbindung zwischen Havre und New-York zu unterhalten; ausserdem umfasste die monatliche Verbindung mit Mittelamerika die drei Hauptlinien St. Nazaire—Colon, St. Nazaire—Veracruz und Havre—Bordeaux—Colon, sowie die drei Nebenlinien Martinique—Cayenne, Martinique—St. Thomas und St. Thomas—Jamaica. Hiebei war für die Hauptlinien eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 11½ Knoten mit Schiffen von 5000 Tonnen Gehalt vorgeschrieben. Um aber die Gesellschaft zur Erzielung höherer Fahrgeschwindigkeit anzuspornen, wurden zugleich für Ueberschreitung der festgesetzten Durchschnittsgeschwindigkeit Prämien in Aussicht gestellt, die von Zehntel- zu Zehntelknoten steigen und für die Linie nach New-York bis zum Höchstbetrage von 1,200.000 Francs, für die mittelamerikanische Linie bis zum Höchstbetrage von 400.000 Frcs. anwachsen können.

Gegenwärtig unterhält die obgenannte Gesellschaft den wöchentlichen Verkehr von Havre nach New-York mittelst 6 Dampfern von 6485 bis 9132 Tonnen und von 7000 bis 12.000 Pferdekräften. Im mittelamerikanischen Verkehre entsendet sie allmonatlich am 9. einen Dampfer von St. Nazaire nach den Antillen, Guyana, Venezuela, Columbia und Colon; am 15. einen Dampfer von Havre über St. Nazaire und Bordeaux-Panillac nach St. Thomas, Puerto Rico und Haiti; am 21. einen Dampfer von St. Nazaire über Santander nach Cuba und Mexico; am 22. einen Dampfer von Havre über Bordeaux-Panillac und Santander nach Guadeloupe, Martinique, Trinidad, Venezuela, Columbia und Colon, endlich am 11. einen Dampfer von Marseille nach Spanien, Teneriffa, den Antillen, Venezuela, Columbia und Colon. Die Gesellschaft beabsichtigt nun, im Verkehre mit New-York zwei neue Dampfer einzustellen, die den Wettbewerb mit den beiden englischen Schnelldampfern „Campania" und „Lucania" aufnehmen können. Die neuen Schiffe sollen 170 m Länge, 18 m Breite, 7·9 m Tiefgang, 13.600 Tonnen Gehalt und Maschinen von 15.000 Pferdekräften erhalten und eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 20 Knoten entwickeln. Dafür sollen zwei Dampfer der nordamerikanischen Linie, die nach ihrem Umbau 17 Knoten Geschwindigkeit haben werden, in die mittelamerikanische Linie eingestellt werden.

Als Entschädigung verlangt die Gesellschaft, dass der im Jahre 1898 ablaufende Vertrag um 10 Jahre verlängert werde.

Bei den Anstrengungen der Compagnie générale transatlantique handelt es sich hauptsächlich um den Verkehr mit New-York, der von allen Seeverbindungen der Erde den grössten Anspruch auf Schnelligkeit erhebt. Im Jahre 1830 brauchte man zur Zurücklegung der Strecke Havre—New-York (5872 km) 740 Stunden, also fast 31 Tage; im Jahre 1887 waren nur noch 200 Stunden (8 Tage und 8 Stunden) erforderlich. Seitdem hat die „Campania" von der Cunard-Linie die kürzeste Ueberfahrt, und zwar mit 5 Tagen, 7 Stunden und 41 Minuten erzielt. Nach Feststellung der amerikanischen Postbehörde verflossen im Jahre 1894 durchschnittlich vom Zeitpunkte der Uebergabe der Postsäcke in New-York bis zum Eintreffen beim General-Postamte in London: bei den englischen Dampfern „Campania" 6 Tage, 18 Stunden, 3 Minuten, „Lucania" und „New-York" je 7 Tage, 4 Minuten, „Paris" 7 Tage, 3 Minuten; ferner bei den deutschen Dampfern „Normannia" 7 Tage, 1 Stunde, 7 Minuten, „Columbia" 7 Tage, 5 Stunden, 6 Minuten, „Fürst Bismarck" 7 Tage, 7 Stunden, 7 Minuten und „Havel" 7 Tage, 9 Stunden, 7 Minuten; endlich bei den französischen Dampfern „Tourdine" 7 Tage, 22 Stunden, 1 Minute, „Champagne" 8 Tage, 11 Stunden, 8 Minuten, „Bourgogne" 8 Tage, 14 Stunden, 4 Minuten und „Gascogne" 8 Tage, 18 Stunden, 5 Minuten.

Da nach der erzielten Geschwindigkeit die Beförderung der amerikanischen Post vergeben wird, so sind die französischen Dampfer in dieser Beziehung gegenüber den englischen und deutschen im Nachtheile; aber auch im Personenverkehre sind die französischen Schiffe im Rückstande. Im Jahre 1893 betrug der Verkehr zwischen Nordamerika und Europa 486.329 Personen, von denen 121.829 Cajüten- und 364.700 Zwischendeckspassagiere waren. Von den Cajüten-Reisenden benützten 49.295 englische, 31.354 deutsche, 21.389 amerikanische, 10.229 französische, 6235 holländische, 1575 dänische und 21 italienische Schiffe. Die Zwischendecks-Reisenden vertheilten sich aber mit 119.249 Personen auf deutsche, mit 82.338 auf englische, mit 39.559 auf französische, mit 36.583 auf amerikanische, mit 30.514 auf holländische, mit 12.818 auf dänische und mit 7195 auf italienische

Schiffe. Betrachtet man den Verkehr der einzelnen Gesellschaften, so steht bezüglich der Cajüten-Reisenden die Cunard-Linie (Liverpool) mit 18.462 obenan; ganz nahe kommt ihr der Norddeutsche Lloyd mit 15.930 von Bremen und 2372 von Genua aus; dann folgen die American-Linie (Southampton) mit 14.374, White Star (Liverpool) mit 13.327, Hamburg-Amerikanische Packetfahrt (Hamburg) mit 13.052 und schliesslich die Compagnie transatlantique mit 10.205. Bezüglich der Zwischendecks-Reisenden steht der Norddeutsche Lloyd mit 68.465 Personen von Bremen und 17.693 von Genua aus obenan; nach ihm kommt die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt mit 33.091. Dieser folgen die Niederlandsch - Amerikaansche Stoomwart mit 27.381 von Rotterdam und 3133 von Amsterdam aus, White Star mit 28.876, Cunard mit 25.103, Red Star (Antwerpen) mit 24.483, endlich die Compagnie transatlantique mit 16.559 Personen.

Während bezüglich des nord- und mittelamerikanischen Verkehres die Verhandlungen zwischen der Compagnie générale transatlantique und der französischen Regierung noch schweben, ist bezüglich der algerisch-tunesischen Linien bereits ein Einvernehmen erzielt und den Kammern ein entsprechender Gesetzentwurf vorgelegt. Seit 1879 ist auch dieser Verkehr der Compagnie générale transatlantique übertragen, und zwar zunächst gegen die jährliche Subvention von 493.500 Frcs., die nach zwei Jahren in Folge der Hinzufügung neuer Linien auf 800.000 Frcs. erhöht wurde.

Seitdem sind zu befahren:

a) dreimal wöchentlich Marseille-Tunis;
b) zweimal wöchentlich Marseille-Algier;
c) einmal wöchentlich Cette-Marseille-Algier, Marseille-Oran, Port Vendres - Algier, Marseille - Philippeville direct, Marseille - Philippeville unter Anlaufen von Bougie auf der Rückreise, Marseille-Bona direct, Marseille-Bona über Ajaccio, Tunis-Tripolis, Tunis-Malta, Malta-Tripolis und Algier-Bona-Tunis; endlich
d) vierzehntägig Port Vendres-Oran direct, Port Vendres-Oran über Carthagena und Oran-Tanger,

im Ganzen 258.890 Seemeilen.

Die Gesellschaft ging indessen über diese Verpflichtungen hinaus und liess zwischen Marseille und Algier eine Zeit lang täglich, später viermal wöchentlich, ferner zwischen Marseille und Oran, sowie zwischen Oran und Tanger zweimal wöchentlich einen Dampfer verkehren und beschleunigte auch die Linie Marseille-Algier auf 16—17 Knoten, während nur 10—12 Knoten vorgeschrieben waren.

Am 30. Juni 1895 lief der Vertrag für die Mittelmeerlinie ab, und es muss von Neuem Sorge für diesen Verkehr getragen werden. Nach dem Regierungsentwurfe sollen die bisherigen Linien Cette-Marseille-Algier, Port Vendres-Algier, Port Vendres-Oran (direct), Tunis-Malta, Malta-Tripolis und Algier-Bona-Tunis ganz wegfallen. Dagegen sollen die Verbindungen Marseille-Algier viermal wöchentlich, Tunis-Tripolis längs der tunesischen Küste zweimal wöchentlich, Oran-Tanger einmal wöchentlich und die Verbindung über Carthagena nach Oran — deren Ausgangspunkt nach Marseille verlegt wird — ebenfalls einmal wöchentlich erfolgen. Die übrigen Linien bleiben unverändert. Für Marseille-Algier wird die Schnelligkeit von 15 Knoten, für die übrigen Fahrten nach Algier von 12 Knoten und für die Küstenlinien Oran-Tanger, sowie Tunis-Tripolis von 10 Knoten vorgeschrieben.

Der Kammerausschuss hat die Schnelligkeit von 15 Knoten auf eine grössere Anzahl von Linien ausgedehnt, neue Linien geschaffen, für Marseille-Algier eine sechsmalige Verbindung wöchentlich verlangt, die Linien von Port Vendres unter Festsetzung von Cette als Ausgangspunkt wiederhergestellt und das Anlaufen von Corsica und Nizza vorgesehen.

Damit sich aber auch kleinere Schiffahrts-Gesellschaften an dem Wettbewerbe um die Vergebung der fraglichen Linien betheiligen können, wurde die Bestimmung getroffen, dass die Linien in vier getrennten Gruppen zu vergeben sind. Die erste Gruppe umfasst die Linien nach Algier, die zweite jene nach Oran, die dritte die Verbindungen nach Philippeville, Bona und Bougie, endlich die vierte diejenigen nach Tunis. Einen praktischen Werth dürfte diese Bestimmung kaum haben, da die Regierung ermächtigt wird, nach den getrennten Ausschreibungen auch zu einer Gesammtausschreibung zu schreiten.

Ausser diesen Aenderungen bei der Compagnie transatlantique steht auch eine Neuordnung des Vertragsverhältnisses mit der Compagnie des Messageries maritimes bevor. Am 28. Juni 1851 schloss diese Gesellschaft ihren ersten Vertrag mit dem Staate ab; es handelte sich damals darum, den Betrieb der kurz vorher vom Staate geschaffenen und selbstverwalteten Postlinien des Mittelmeeres nach den italienischen, levantinischen, griechischen, ägyptischen und syrischen Häfen zu übernehmen. Seit dem Krimkriege wurden die Fahrten auch auf das Schwarze Meer bis Trapezunt und bis zu den Donaumündungen ausgedehnt. Hiezu kam auf Grund des schon genannten Gesetzes vom 17. Juni 1857 die Postdampferverbindung mit Südamerika, die abwechselnd von Bordeaux und Marseille über Gorée (Westafrika), Pernambuco und Bahia nach Rio de Janeiro und von dort in einer Zweiglinie weiter über Montevideo nach Buenos-Ayres führte und mit einer jährlichen Subvention von 4,700.000 Frcs. dotirt war.

Nach der Eröffnung des Suez-Canals wurde die grosse indo-chinesische Linie ins Leben gerufen; die Gesellschaft hatte zu diesem Zwecke auf 18 Jahre einen Vertrag abgeschlossen, auf Grund dessen sie sich verpflichtete, folgende Linien zu unterhalten:

1. Die Hauptlinie von Suez über Aden, Point de Galle, Penang und Singapore nach Saigon und

2. die Nebenlinien

a) von Aden nach Réunion und Mauritius,
b) von Point de Galle über Pondichery und Madras nach Tschaudernagore,
c) von Singapore nach Batavia,
d) von Saigon über Hongkong nach Shanghai, und endlich
e) von Saigon nach Manila.

Die jährliche Subvention für alle diese Linien betrug für die ersten drei Jahre je $7^1/_2$, für die nächsten drei je 7, für die folgenden drei je $6^1/_2$, für die ferneren drei je 6, endlich für die letzten sechs Jahre je $5^1/_2$ Millionen Francs. Durch eine Vertragsergänzung vom 2. Juni 1864 wurde aber die Linie Saigon-Manila durch eine monatliche Linie von Shanghai nach Yokohama ersetzt und die Linie von Mauritius nach Aden bis Suez verlängert. Durch ein ferneres Uebereinkommen vom 6. April 1868 wurde die Hauptlinie von Saigon bis Hongkong ausgedehnt, die Nebenlinie Saigon-Shanghai durch eine solche von Hongkong nach Shanghai, und die neue Linie Shanghai-Yokohama durch eine solche von Hongkong

nach Yokohama ersetzt, und schliesslich die Fahrten auf der Hauptlinie von 12 auf 26 und auf den Nebenlinien von 12 auf 13 vermehrt.

Die verschiedenen der Compagnie des Messageries maritimes auferlegten Leistungen wurden in einem am 15. Juli 1875 abgeschlossenen Vertrage zusammengefasst, nach welchem die Gesellschaft zu unterhalten hatte:

1. Im Mittelmeere
a) eine wöchentliche Verbindung Marseille - Constantinopel abwechselnd über den Pyräus und Smyrna,
b) eine vierzehntägige Verbindung Marseille - Alexandrien,
c) eine wöchentliche Rundlinie von Marseille an den syrischen Küsten entlang nach Alexandrien.

2. Im Atlantischen Ocean eine vierzehntägige Linie von Bordeaux nach den brasilianischen und La Plata-Häfen.

3. Im indo-chinesischen Verkehre
a) eine vierzehntägige Hauptlinie Marseille-Shanghai,
b) eine vierzehntägige Nebenlinie Hongkong-Yokohama,
c) eine vierwöchentliche Nebenlinie Aden-Mauritius,
d) eine vierwöchentliche Nebenlinie Colombo-Calcutta,
e) eine vierwöchentliche Nebenlinie Singapore-Batavia.

Die Subvention wurde für den Verkehr im Mittelmeere und im Atlantischen Ocean auf 4,382.263 Frcs., für den indo-chinesischen Verkehr auf 8,573.024 Frcs. festgesetzt. Ausserdem schloss die Gesellschaft Ende 1880 mit der Colonialregierung von Französisch-Cochinchina auf 9 Jahre einen Vertrag wegen Errichtung der monatlichen Linien Singapore-Saigon und Saigon-Haiphong (Tonkin); später wurden für jede Linie 26 Fahrten jährlich festgesetzt, so dass sich eine Subvention von 460.512 Frcs. ergab.

Mittelst Vertrag vom 15. Jänner 1881 wurde der Wirkungskreis der Compagnie des Messageries maritimes noch weiter ausgedehnt und derselben auf 15 Jahre eine monatliche Linie von Marseille über Suez und Mauritius nach dem Festlande von Australien und nach Neu-Caledonien übertragen. Für die in diesem Verkehre zu leistenden 103.038 Seemeilen wurde eine jährliche Subvention von 3,297.216 Frcs. bewilligt. In Folge der Errichtung dieser australischen, Mauritius berührenden Linie war die bis dahin im indo-chinesischen Verkehre bestehende Nebenlinie Aden—Mauritius entbehrlich geworden; daher ermässigte sich in diesem Verkehre die Leistung auf 199.507 Seemeilen und die Subvention auf 7,736.544 Frcs. Die letzte Ausdehnung des Wirkungskreises der Gesellschaft erfolgte durch den Vertrag vom 30. Juni 1886, durch welchen eine monatliche Hauptlinie von Marseille über Aden und Sansibar nach Madagaskar, Réunion und Mauritius, sowie eine monatliche Nebenlinie von Aden nach Bombay geschaffen wurde. Im Mittelmeere wurde durch den gleichen Vertrag die Rundlinie nach Aegypten und an den syrischen Küsten entlang aufgehoben und dafür die Dampfer der indo-chinesischen Linie zum Anlaufen von Alexandrien verpflichtet. Schliesslich wurde die Dauer dieses Vertrages, der am 21. Juli 1888 ablaufen sollte, bis 1903 verlängert.

Dieser Vertrag wurde jedoch mittelst des am 5. November 1894 zwischen Regierung und Gesellschaft getroffenen Uebereinkommens wieder modificirt.

Hienach sollen

1. im Mittelmeere
a) die beiden wöchentlichen Rundlinien von Marseille nach Alexandrien, an der syrischen Küste entlang, über Constantinopel und den Pyräus nach Marseille, sowie in umgekehrter Richtung wieder hergestellt werden;
b) die vierzehntägige Linie Marseille-Alexandrien bis Jaffa und Beirut — den Kopfstationen zweier von Franzosen erbauten Bahnen — ausgedehnt werden und derart mit den Rundlinien wechseln, dass zwischen Marseille und Alexandrien ein directer wöchentlicher Verkehr stattfindet;
c) die wöchentliche Linie nach Constantinopel im Schwarzen Meere bis zur russischen Küste ausgedehnt werden.

2. Im Atlantischen Ocean soll die vierzehntägige Linie nach Brasilien und dem La Plata künftig Dakar in Senegambien berühren, aber trotzdem die bezügliche Subvention an die indo-chinesische Linie abgeben und nur die Eilprämien behalten.

3. Im indo-chinesischen Verkehre sollen
a) die Dampfer der Hauptlinie nicht mehr in Alexandrien anlegen, sondern direct auf Port Said und den Suez-Canal zu fahren. Im Uebrigen werden die jetzt vierzehntägigen Dampfer in der Weise getheilt, dass alle vier Wochen ein Dampfer von Suez über Dschibutil und Colombo nach Bombay fährt, dort die mit den schnelleren australischen Dampfern angekommene ostasiatische Post nebst den Reisenden aufnimmt und dann seinen Weg nach China und Japan fortsetzt, während die dazwischen fälligen Dampfer — die also auch alle vier Wochen verkehren — wie bisher über Aden und Colombo, ohne Bombay anzulaufen, ihre Reise direct ausführen. Die Nebenlinien
b) Colombo-Calcutta und
c) Singapore-Batavia, sowie das Sonderabkommen mit Cochinchina erfahren keine Aenderung.

4. Im australischen Verkehre werden die Dampfer vom Anlaufen der Seychellen entbunden, fahren aber künftig von Suez direct nach Colombo, geben dort die ostasiatische Post ab und richten dann ihren Cours nach Süd-Australien.

5. Im ostafrikanischen Verkehre bleibt
a) die monatliche Hauptlinie von Marseille nach Madagaskar unverändert;
b) die Nebenlinie Aden-Bombay, die sich in Folge des erforderlichen Umladens in Aden nicht entwickeln konnte, ist durch das Anlaufen von Bombay durch den indo-chinesischen Dampfer entbehrlich geworden und fällt daher weg;
c) dagegen musste für die Seychellen, Mauritius und Réunion, die bisher durch die australische Linie und ihre Nebenlinien bedient wurden, neu gesorgt werden; dies geschieht durch eine neue monatliche Linie von Marseille über die Seychellen nach Mauritius, Réunion und Madagaskar, so dass letzteres jetzt durch zwei Linien bedient wird und vierzehntägige Verbindung mit Marseille hat.

Ferner verpflichtet sich die Gesellschaft, die Fahrten der australischen Linien auf 14 Knoten, der übrigen Hauptlinien auf 13 Knoten und der Nebenlinien auf 12 Knoten zu beschleunigen.

Im Ganzen hat die Gesellschaft künftig 606.517 Seemeilen jährlich zu leisten, während sie bisher nur zu 464.523 Seemeilen verpflichtet war. Thatsächlich beträgt aber die Mehrleistung nur gegen 34.000 Seemeilen, da die Gesellschaft schon bisher einen grossen Theil der neuen Linien freiwillig befahren hat. Dementsprechend

ist die Gesammtsubvention von 12,469.000 Frcs. jährlich nicht geändert worden; hiezu kommen übrigens noch jährlich etwa 558.000 Frcs. Schiffahrtsprämien für die brasilianische Linie. Die hauptsächlichste Entschädigung der Gesellschaft besteht darin, dass der gegenwärtig im Jahre 1903 endigende Vertrag um 9 Jahre, also bis 1912, verlängert wird, wodurch die Gesellschaft Gelegenheit erhält, die für die australische Linie zu beschaffenden fünf neuen Schnelldampfer zu amortisiren. [„Hansa.“]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 66. Sitzung des Herrenhauses vom 24. Juli erstattet Dr. Freiherr von Helfert im Namen der volkswirthschaftlichen Commission Bericht über die Convention zur Abänderung einzelner Bestimmungen der Stipulation vom 3./15. December 1866 in Betreff der Schiffahrt auf dem Pruth. Die Vorlage wird ohne Debatte genehmigt.

Freiherr von Czedik referirt im Namen der Budgetcommission über die Baurechnungen für die auf Staatskosten hergestellte Eisenbahnlinie von Stryj über Skolje an die galizisch-ungarische Grenze am Beskid und für den auf Staatskosten bewirkten Ausbau der Böhmisch-mährischen Transversalbahn. Dieselben werden ohne Debatte genehmigt.

Derselbe Referent erstattet auch Bericht über den Gesetzentwurf, betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen. Der Gesetzentwurf wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Czernowitz: Erweiterung der Station Markowce: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Markowce für den 29. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Severin Bankowski betraut. [G.-I.-Z. 13.191.]

— Linie Triest—St. Andrea—S. Sabba: Anlage einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe für die Anlage einer in km 0·4/5 abzweigenden Schleppbahn für den 29. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereisecretär Alois Lasciac betraut. [G.-I.-Z. 14.092.]

— (Projectirte Linie Podwysokie—Chodorów: Trassengenehmigung.) Mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniss der in der Zeit vom 20. bis 25. Juli 1893 durchgeführten Trassenrevision der Linie Chodorów—Rohatyn—Podwysokie hat das k. k. Handelsministerium die Trassenführung im Sinne der Commissionsanträge und unter Beibehaltung der Station Rohatyn in südlicher Richtung genehmigt, und wurden zugleich wegen Ausarbeitung des Detailprojectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen die bezüglichen Weisungen ertheilt. [12. Juli, Z. 24.047.]

— (Linie Krakau—Wieliczka: Herstellung einer Schleppbahn.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 5. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung einer an das bereits bestehende, vom Bahnhofe Wieliczka zum Elisabeth-Schachte führende Schleppgeleise anschliessenden und zum Schachte „Josef“ in Wieliczka führenden Schleppbahn der Bauconsens ertheilt. [26. Juni, Z. 37.220.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Kanzleigebäude im X. Bezirk in Wien.) Für Zwecke der Firma Grassl, Schenk & Comp. wurde auf Bahngrund im X. Bezirk, Simmeringerstrasse, ein Kanzleigebäude hergestellt. [25. Juni, Z. 37.321.]

— (Herstellung einer Wasserleitung.) Das Project für die Legung einer Wasserleitung auf Bahngrund und Durchführung derselben unter dem Steinhauser Viaducte in km 107·2/3 für Zwecke des Gastwirthes und Realitätenbesitzers Heinrich Gesselbauer wurde genehmigt. [8. Juli, Z. 34.099.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Geleiseumgestaltung in Franzensfeste.) Die projectirten Geleiseherstellungen und Abtragungen in der Station Franzensfeste wurden genehmigt. [5. Juli, Z. 34.098.]

— (Errichtung eines Fussweges.) Für Zwecke des Besitzers des Wildbades Waldbrunn bei Welsberg, Anton Holzer, wurde in km 324·7/9 ein Parallelweg hergestellt. [6. Juli, Z. 35.560.]

— (Umgestaltung von Handschranken.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 30. April durchgeführten politischen Begehung wurde für die Umgestaltung der Handschranken in km 105·005 und 107·704 in Zugschranken nebst Anbringung automatischer Vorläutewerke bei denselben der Bauconsens ertheilt. [10. Juli, Z. 30.949.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Teplitz-Eichwald. (Betriebsconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Strecke Schulgasse—Bahnhof Teplitz der Kleinbahn Teplitz-Eichwald wurde der Betriebsconsens für diese Strecke ab 25. Juli ertheilt. [H.-M.-Z. 43.807.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Segesvár (Schässburg) - Szent Ágotha. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 77 vom 28. Juni und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die zu Gunsten des Ausbaues und des Betriebes der projectirten Localbahn Segesvár—Szent Ágotha (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 und 47) von Seiten des kgl. ungar. Handelsministers erflossene Concessionsurkunde (Erlass vom 11. Juni 1895, Z. 38.563). Der Concessionär dieser von der Station Segesvár (Schässburg) der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt) — Predeal und der Linie Segesvár—Székely-Udvárhély der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigenden, im Bereiche des Comitates Nagy-Kükűllö (Gross-Kokelburg) im Hortobágthale vorläufig bis Szent Ágotha führenden schmalspurigen Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1894, Vorconcession Post 4) ist der Grossgrundbesitzer k. und k. Kämmerer Baron Gabriel Apor. Das effective Baucapital dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und zu betreibenden, jedoch als schmalspurige Linie mit einer Spurweite von 0·76 m und mit Anwendung von per laufendes Meter 10·9 kg schweren Schienen herzustellenden, 48·9 km langen Localbahn ist mit insgesammt 604.000 fl., d. i. mit 12.352 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt: Segesvár (Station), Segesvár-Vásártér (Station), Segesd (Station), Apold (Station), Hegen (Station), Netus (Station), Jakabfalva (Station), Prépostfalva (Station), Roszonda (Station), Szent Ágotha (Station), Szent Ágotha (Haltestelle) und Szent Ágothai-börgyári-megallóhely (Haltestelle nächst der Lederfabrik).

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 24. Juni dem Reichstagsabgordneten Géza Melczer und dem Budapester Advocaten Dr. Raphael Neumann für eine von der Station Nyék-Ládháza der Linie Budapest — Hatvan — Miskolcz — Kassa (Kaschau) der kgl. Ungar Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Comitates Borsod in südlicher Richtung über Hö-Keresztur, Hö-Szalonta, Hö-Papi und die Gemarkung der Gemeinde Igriczi bis Mezö-Csát führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 24. Juni, Z. 35.964, dem Einwohner von Munkács, August Günther, für eine von der Station Mátészalka der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Nyiregyháza-Mátészalka abzweigende und
   a) diese im Bereiche der Comitate Szatmár und Bereg über Kocsord, Györtelek, Matolcs, Géberjén, Fehér-Gyarmat, Penyige, Kömörö, Istvándi, Cseke, Badoló und die Gemarkung der Gemeinde Macsola in der Station Beregszász mit der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,
   b) für eine von der letztgenannten Endstation der Linie a) abzweigende, im Bereiche des Comitates Bereg über Beregszász (Stadt), Vég-Ardó, Nagy-Bereg, Bereg-Ujfalu, Felsö-Remete, Solánk, Kisfalud, Alsó-Karaszló-Ilosva, Iloncza, Szajkófalva, Bilke und die Gemarkung der Gemeinde Zádnya bis Dolha (Comitat Marmaros) führende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 24. Juni, Z. 37.315, dem Einwohner von Szigetvár, Edmund Duchon, für eine von der Station Szigetvár der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Eisenbahn Pécs (Fünfkirchen) — Barcs abzweigende, diese im Bereiche des Comitates Baranya über Hobol, Gyöngyösmellék, Német-Ujfalu, Magyar-Ujfalu, Teklafalu, Lakócsa, Drávafok und die Gemarkung der Gemeinde Bogdása mit der Station Sellye der bereits dem Betriebe übergebenen Theilstrecke Baranya-Szent Lörincz—Sellye der im Bau begriffenen Localbahn Baranya-Szent Lörincz—Slatina—Našic (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 24. Juni, Z. 37.674, dem Grafen Nikolaus Zay für eine von der Station Bossány der Linie Pozsony (Pressburg) — Dévény - Ujfalu (Theben - Neudorf) — Holics—Szakolcza (Skalitz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und
   a) diese über Chinorán, Kis-Sztricze, Nagy-Sztricze, Ribény, Bán, Ruszkócz, Szvinna, Jasztrabje, Szoblahó und die Gemarkung der Gemeinde Turna in der Station Tepla-Trencsén-Teplicz der Linien Galanthá—Zsolna (Sillein)—Czácza (—Oderberg) und Tepla-Trencsén-Teplicz—Vlara-Szoros (Vlarapass [—Brünn]) verbindende,
   b) für eine von der obgenannten Station Tepla-Trencsén-Teplicz abzweigende, bis zur Stadt Trencsén-Teplicz führende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 24. Juni dem Budapester Universitäts-Professor Dr. Szénássy für eine von der Station Jász-Ladány der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Ujszász—Jász-Apáti abzweigende und diese über Tisza-Süly mit der Tisza (Theiss) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Hegyes — Német - Palánka. (Trassenbestimmung.) Die Interessenten des Comitates Bács-Bodrogh haben den Bau einer von der Station Hegyes-Feketehegy der Hauptlinie Budapest—Belgrad abzweigenden, diese an einem geeigneten Punkte mit der im Bau begriffenen Linie Baja—Zombor—Ujvidék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1894) verbindende und weiterhin bis zur Donau-Dampfschiffahrts-Station Német-Palánka (zwischen Vukovár und Ujvidék) führenden normalspurigen Localbahn (vergl. Vrgl.-Bl. Nr. 45 ex 1894, Vorconcession Post 2) beschlossen. Die projectirte Linie soll von der Station Hegyes-Feketehegy aus bis Kula und von dort aus nach Ueberbrückung des Franzens-Canals über Torsza, Pivnicza, Szilvas-Paraga, Gajdobra und die Gemarkung der Gemeinde Obrovácz nach Német-, bezw. Ó- und Uj-Palánka zum Donauufer führen.

Projectirte Localbahn Károlyváros (Karlstadt)—Landesgrenze nächst Knin. (Trassenbestimmung.) Der k. u. k. Kämmerer und Grossgrundbesitzer Baron Ludwig Ozsegović ist im Vereine mit einem Capitalistenconsortium um Ertheilung der Concession zum Bau und Betrieb einer von der Station Károlyváros der südlichen Hauptlinie Budapest—Fiume abzweigenden, im Bereiche der croatischen Comitate Ogulin und Gospić bis zur croatisch-dalmatinischen Landesgrenze bei Drenovacz (nächst Knin) führenden Eisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 51, Vorconcession Post 4) eingeschritten und lässt bereits die Trassirung der projectirten Linie im Detail durchführen. Diese Linie wird von der Station Károlyváros aus über Turán, Krnják, Veljun, Blagaj, Sluin, Rakovicza, Dreznik, Petrovosello, Baljevacz, Zavalje, Nebljuje, Lapazdolnji, Boricsevácz, Suvaja, Sreb, Kaldrma bis Drenovácz, und zwar zum Anschlusse an die Linie Knin—Spalato führen. Obzwar die Linie als Localbahn projectirt ist, wird dieselbe theilweise als Adhäsions-, theilweise als Zahnradbahn, jedoch normalspurig construirt werden. In Folge der grossen Terrainschwierigkeiten wird dieselbe kostspielige Bauherstellungen erfordern und mit sehr grossen Investitions-, bezw. Baukosten verbunden, jedenfalls aber von besonderer commercieller und strategischer Bedeutung und den Aufschwung Dalmatiens zu heben berufen sein. Einem weiteren Projecte zufolge ist eine von der zukünftigen Station Lapazdolnji der Hauptlinie abzweigende, über Gospić zum Hafen von Carlopago führende Flügelbahn in Aussicht genommen.

Weissenburg - Tolnaer Comitats - Localbahn - Actiengesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 2. Juli fand in Budapest unter Vorsitz des Edmund Szeniczey die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Weissenburg-Tolnaer Comitats-Localbahnen, d. i. der Linien Székesfehérvár—Adony-Szabolcs und Adony-Szabolcs—Paks statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über seine bisherige Thätigkeit im Interesse der Realisirung des Projectes, sowie über die Durchführung der Finanzirung zur Verlesung. Das Actiencapital der Gesellschaft beträgt fl. 5,403.400, von welchen fl. 1,554.400 an Stammactien gezeichnet und Prioritätsactien im Betrage von fl. 3,849.000 ausgegeben wurden. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung der Anträge des Consortiums folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath. — Die projectirte Linie Székesfehérvár — Adony-Szabolcs wird das Schienennetz der donaurechtsuferseitigen Gebiete Ungarns und von Graz aus via Fehring—Szombathely (Steinamanger)—Kis-Czell—Székesfehérvár—Adony-Szabolcs auch die obere Steiermark und deren Hinterländer am derzeit kürzesten Wege in nahezu horizontaler Richtung mit der Donau verbinden.

Schiffahrt.

Oesterreich. (Elbestrompolizei.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat unterm 11. Juli, Z. 86.807, nachstehende Kundmachung, betreffend die Durchfahrung der Elbebrücke der Böhmischen Nordbahn zwischen Tetschen und Bodenbach, erlassen: Die k. k. priv. Böhmische Nordbahn wird im heurigen Jahre die Eisenconstruction der über die Elbe führenden Eisenbahnbrücke zwischen Bodenbach und Tetschen auswechseln und zu diesem Zwecke in der Elbe ein Montirungsgerüst errichten, in welchem bei dem linksseitigen Strompfeiler eine 20·08 m im Lichten weite Schiffahrtsöffnung belassen wird. Aus diesem Anlasse wird auf Kosten der genannten Bahn ein eigener Bugsirdampfer oberhalb des Rosawitzer Hafenmundes beigestellt werden, welcher alle thalfahrenden Schiffe — mit Ausnahme der Dampfschiffe — so weit schleppen wird, bis dieselben in das richtige Fahrwasser kommen, um die Schiffahrtsöffnung gefahrlos stabrecht passiren zu können. Ausserdem werden wenigstens sechs behördlich bestätigte Lootsen angestellt sein, welche ihre Station am rechten Ufer oberhalb des Rosawitzer Hafenmundes, bei dem sogenannten Ufergute in Altstadt, haben werden und welche alle thalfahrenden Schiffe, mit Ausnahme der Dampfschiffe, durch die Schiffahrtsöffnung durchlootsen werden. Endlich wird am Ende des Rosawitzer Hafendammes ein Avisoposten aufgestellt werden, welcher den bergfahrenden Dampfschiffen und Schleppzügen mittelst Flaggensignalen bekannt geben wird, ob für dieselben die Fahrt frei ist. Hiebei dürfen die bergfahrenden Dampfer und Schleppzüge die Nordbahnbrücke nur dann passiren, wenn der Avisoposten eine weisse Fahne aufgehisst hat, wogegen denselben die Durchfahrt nicht gestattet ist, wenn derselbe eine rothe Flagge gehisst hat. Dementsprechend haben wieder die thalfahrenden Schiffe ohne Unterschied oberhalb des Rosawitzer Hafenmundes zu halten, wenn der Avisoposten eine weisse Flagge aufgehisst hat, und dürfen erst dann abfahren, wenn derselbe die rothe Flagge aufhisst. Alle thalfahrenden Schiffer sind verpflichtet, in der Reihenfolge ihrer Ankunft bei der Lootsenstation einen behördlich bestätigten Lootsen an Bord zu nehmen und sich von dem Bugsirdampfer so weit schleppen zu lassen, als dies nothwendig erscheint, damit das Schiff die Schiffahrtsöffnung gefahrlos durchfahre. Sollte bei der Ankunft des Schiffes an der Lootsenstation gerade kein Lootse anwesend sein, so hat dasselbe so lange zu warten, bis ein Lootse wieder zurückkommt. Niemand darf sich eines anderen als eines behördlich bestätigten Lootsen bedienen. Die letzteren sind verpflichtet, die Lootsenstation am Ufergute in Altstadt von Tagesanbruch bis zur einbrechenden Dunkelheit besetzt zu halten

und haben nach erfolgter Durchlootsung eines Schiffes durch die Nordbahnbrücke unverzüglich wieder in die Station zurückzukehren. Sobald der Lootse die Leitung des Schiffes übernimmt, geht die Befugniss, alle hiezu erforderlichen Anordnungen zu treffen, auf diesen über. Die Lootsen unter sich haben in der Reihenfolge zu fahren, wie sie in der Station eintreffen. Für das Bugsiren und Durchlootsen dürfen keinerlei Gebühren erhoben werden. Den Anordnungen des mit der Regelung und Ueberwachung der Schiffahrt oberhalb der Nordbahnbrücke für die Zeit des Brückenbaues speciell betrauten k. k. Hafenmeisters Josef Sommer ist unverweigerlich Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehende Kundmachung werden nach Massgabe der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, geahndet.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Castore" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1146 Tonnen Gehalt ist am 4. Juni mit 260 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz (mit Ausnahme der nach Pernambuco bestimmten Marmorsendung, welche ausländischen Ursprunges ist) von Triest nach Santos abgegangen, Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 7 Colli Papier, 40 Colli Holzwaaren, 7 Colli Marmor; nach Bahia 45 Colli Bier, 140 Colli Wachs, 1800 Colli Mehl; nach Rio de Janeiro 45 Colli Spirituosen, 4 Colli Möbeltheile, 3 Colli Spielwaaren, 70 Colli Stahl, 60 Colli getrocknetes Obst, 2 Colli Holz für Musikinstrumente, 200 Colli Erbsen, 11 Colli Baumwollwaaren, 140 Colli Lampentheile, 25 Colli Gummi arabicum; nach Santos 15 Colli Esswaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren und 148 Colli Möbel. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 82.211 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Mährische Grenzbahn. (Eintragung des Eigenthumsrechtes des Staates.) Zufolge Bescheides des k. k. Landesgerichtes Brünn vom 21. Juni 1895, Z. 8039/I, ist die eisenbahnbücherliche Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates ob den in der definitiven Eisenbahnbuch-Einlage der k. k. priv. Mährischen Grenzbahn inliegenden Eisenbahnlinien
a) in der Richtung von Sternberg über Mähr.-Neustadt, Mähr.-Schönberg, Hannsdorf und Grulich nach Lichtenau;
b) in der Richtung von Hohenstadt über Mähr.-Schönberg nach Zöptau
sammt allem Zugehör bewilligt worden. [H.-M.-Z. 41.470.]

Localbahn Laibach-Stein. (Eintragung des Eigenthumsrechtes des Staates.) Zufolge Bescheides des k. k. Landesgerichtes Laibach vom 16. Februar 1895, Z. 1335, wurde die Einverleibung des Eigenthumsrechtes für das Aerar ob der definitiven Eisenbahnbuch-Einlage „Localbahn Laibach-Stein mit einer Schleppbahn zur dortigen ärarischen Pulverfabrik" bewilligt. [H.-M.-Z. 39.046.]

Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherung der österr. Eisenbahnen. (Unfallversicherung der von den Eisenbahnen unentgeltlich zu befördernden Staatsbediensteten.) Die österr. Eisenbahnen haben von dem ihnen durch das Gesetz vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung (Artikel V), eingeräumten Rechte Gebrauch gemacht und sämmtliche k. k. Staatsbedienstete, welche nach den Concessionsbedingungen oder sonst bestehenden Vorschriften Seitens der Eisenbahnen ohne Anspruch auf Entgelt befördert werden müssen, bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen zur Versicherung gegen die Folgen von Betriebsunfällen nach Massgabe der Bestimmungen des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, angemeldet. Auf diese k. k. Staatsbediensteten findet somit zufolge der Bestimmung des Artikel VII, Absatz 4, des erstcitirten Gesetzes das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, abgesehen von den Vorschriften der §§ 46 und 47 des Arbeiter-Unfallversicherungsgesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, keine Anwendung.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXIII. Stückes.) Das am 24. Juli herausgegebene CXXIII. Stück enthält unter

Nr. 1142: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 13. Juli 1895, Z. 18.447, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden und geschlachteten Schweinen aus Ungarn und Siebenbürgen nach Dalmatien.

Nr. 1143: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 17. Juli 1895, Z. 26.463, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen und Schweinefleisch aus Ungarn, dann aus Croatien-Slavonien nach Mähren.

Nr. 1144: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 19. Juli 1895, Z. 13.370, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus den Comitaten Arad, Bacs-Bodrog, Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun, Somogy, Tolna und Zala, dann aus der Stadt Pecs (Fünfkirchen) in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1145: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 18. Juli 1895, Z. 12.110, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Belovar-Kreutz und dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien nach Oberösterreich.

Nr. 1146: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 15. Juli 1895, Z. 7969, betreffend die Einfuhr von Schweinen und Schweinefleisch aus Ungarn, Siebenbürgen und Croatien-Slavonien nach Salzburg.

Nr. 1147: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 19. Juli 1895, Z. 11.966, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Belovar-Kreutz und dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien in die Bukowina.

— (Inhalt des CXXIV. Stückes.) Das am 25. Juli herausgegebene CXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1148: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 22. Juli 1895, Z. 13.308, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete vom Borstenviehmarkte in Wiener-Neustadt nach Schlesien.

Nr. 1149: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 24. Juli 1895, Z. 71.110, betreffend den Bestand der Schweineseuche in den ungarischen Comitaten Gömör und Hont.

Nr. 1150: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 25. Juni 1895, Z. 610, betreffend die Einfuhr von Pferden aus Oesterreich-Ungarn über das königl. Nebenzollamt zu Oswięcim.

Nr. 1151: Bekanntmachung des königl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 11. Juni 1895, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Contumaz- und Mastanstalt zu Steinbruch in Ungarn nach Württemberg.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 12. Juli bei der Firma
„k. k. priv. österreichische Nordwestbahn"
Friedrich Schwarz als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Am 16. Juli wurde bei der Firma
„Ostgalizische Loalbahnen",
polnisch:
„Wschodnio galicyjskie koleje localne"
Dr. Otto Müller, Eisenbahn-Generalsecretär in Wien, als von der constituirenden Generalversammlung vom 28. Mai 1895 gewähltes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem Bemerken, dass rücksichtlich desselben laut Erlasses des k. k. Handelsministeriums ddo. 8. Juli 1895, Z. 33.415, von dem Erfordernisse des § 35 der Statuten abgesehen wurde, und Jakob Haas, öffentlicher handelsgerichtlich protokollirter Gesellschafter der Firma „Haas & Deutsch" in Budapest als von der Firma Haas & Deutsch designirtes Mitglied des Verwaltungsrathes eingetragen.

— In dem Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Brünn wurde am 9. Juli die Firma
„Localbahn Auspitz Offermann & Bauer"
mit der Hauptniederlassung in Brünn mit nachstehendem Rechtsverhältnisse eingetragen: Die Gesellschaft ist eine offene und besteht seit 18. Juli 1894 zum Baue und Betriebe der concessionirten Localbahn von der Station Auspitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz und beruht auf der Concessionsurkunde ddo. Wien, den 20. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 91. Offene Gesellschafter sind: Carl Freiherr von Offermann, k. k. Commercialrath und mähr.-schles. Landesadvocat in Brünn, und Victor Ritter von Bauer, Guts- und Fabriksbesitzer in Brünn. Die Firma der Gesellschaft wird von beiden Gesellschaftern in der Weise collectiv gezeichnet, dass sie dem vorgedruckten oder geschriebenen Wortlaute „Localbahn Auspitz" ihren Namen „Offermann" — „V. Bauer" beisetzen.

— In dem Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Salzburg wurde am 18. Juli bei der Firma
„Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft"
eingetragen, dass zufolge des in der Generalversammlung der Actionäre am 18. Februar 1895 gefassten und inhaltlich des

Intimationserlasses der k. k. Landesregierung Salzburg vom 24. Mai 1895, Z. 5717, vom k. k. Ministerium des Innern laut Erlasses vom 8. Mai 1895, Z. 12.474, im Einvernehmen mit dem k. k. Handels- und Finanzministerium genehmigten Beschlusses das Actiencapital von dem Betrage per 1.000.000 fl. auf den Betrag von 2,330.000 fl. durch Ausgabe weiterer 6650 Actien à 200 fl. erhöht wurde.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. (Generalversammlung.) Am 19. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Alexander Wannisch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Dr. Eugen Netoliczka, die 9. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Fehring-Fürstenfeld abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche zusammen 4590 Actien mit 458 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht über das abgelaufene Jahr und der Bericht des Revisionsausschusses wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren wurde hierauf beschlossen, von dem mit fl. 33.684 ausgewiesenen Activsaldo das tilgungsmässige Erforderniss für die am 1. Juli 1894 verlosten 5 Stück Prioritätsactien à fl. 200 in Abzug zu bringen, ferner von dem sohin verbleibenden Betrage per fl. 32.684 den Coupon Nr. 10 von 2994 Stück Prioritätsactien mit fl. 10 einzulösen, wozu ein Betrag von fl. 29.940 erforderlich ist, und den Restbetrag per fl. 744 auf neue Rechnung vorzutragen. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Moriz Fröhlich Edler von Feldau wurde wiedergewählt. Mit der hierauf vorgenommenen Wahl der Herren Franz Sedelmayer und Gustav Suschnig, dann des Ersatzmannes Franz Dozer in den Revisionsausschuss schloss die Generalversammlung.

In der nach derselben abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Alexander Wannisch zum Präsidenten und Ludwig Kranz zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes wiedergewählt.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). (Generalversammlung.) Am 19. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Alexander Wannisch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Dr. Eugen Netoliczka, die 3. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau) abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 6427 Actien mit 642 Stimmen vertraten. Der pro 1894 vorgelegte Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse wurden genehmigt, und es wurde dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren beschloss die Versammlung, von dem mit fl. 11.457 ausgewiesenen Activsaldo das Amortisationserforderniss für die am 1. Juli 1894 der Verlosung unterzogenen 7 Stück Prioritätsactien lit. A im Betrage von fl. 1400 in Abzug zu bringen, ferner den Coupon Nr. 3 von 3284 Stück Prioritätsactien lit. A mit fl. 3 einzulösen, wofür ein Betrag von fl. 9852 erforderlich ist, und den Ueberschuss per fl. 205 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach der hierauf vorgenommenen Wahl der Herren Hans Edler von Reininghaus, Franz Sedelmayer und Gustav Suschnig und der Ersatzmänner Franz Dozer und Johann Selbacher in den Revisionsausschuss wurde die Generalversammlung geschlossen.

In der nach derselben abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Alexander Wannisch zum Präsidenten und Adalbert Graf Kottulinsky zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes wiedergewählt.

Badener Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 20. Juni wurde unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Präsidenten Dr. Kafka die 20. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Badener Tramway-Gesellschaft abgehalten. Die vorgelegte Bilanz pro 1894 schliesst mit einem Verlustsaldo von 359.553 fl. gegenüber dem Actiencapital von 500.000 fl. Das Reinerträgniss des Jahres 1894 betrug 566 fl. für die Betriebszeit vom 1. Mai bis 16. Juli 1894, an welch letzterem Tage die Besitzübergabe an die Unternehmung der elektrischen Bahn Baden—Vöslau erfolgte. Der Verwaltungsrath beantragte, dass obiger Betriebsüberschuss einstweilen dem Conto Elektrische Bahn Baden-Vöslau gutgebracht werde. Der Antrag wurde nach vorheriger Absolvirung des Verwaltungsrathes einhellig angenommen. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Dr. Kafka und die bisherigen Revisoren wurden schliesslich wiedergewählt.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Generalversammlung.) Am 23. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten, k. k. Hofrathes Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Concipisten Dr. Victor Rudel die 1. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche 1210 Actien mit 121 Stimmen vertraten. Der pro 1894 vorgelegte Geschäftsbericht gibt zunächst eine kurze historische Darlegung der Entwicklung, bezw. Finanzirung des Unternehmens und theilt mit, dass während der eigentlichen Betriebsperiode, das ist in dem Zeitraume vom 1. September bis 31. December 1894, insgesammt 9863 Personen und 4366 t Güter befördert wurden, woraus eine Bruttoeinnahme von 18.237 fl. und nach Abzug der an die betriebführende Oesterr. Nordwestbahn zu zahlenden Betriebskosten-Entschädigung und anderer Auslagen eine Nettoeinnahme von 7712 fl. resultirt. Nachdem zur Verzinsung der emittirten Prioritätsactien und Prioritätsobligationen ein Betrag von 34.000 fl. erforderlich war, zu dessen Bedeckung die obige Nettoeinnahme zuzüglich eines dem Baufond entnommenen Betrages mit zusammen 30.379 fl. zur Verfügung stand, ergab sich ein Abgang von 3620 fl., welcher Betrag als Garantieerforderniss vom Staate angesprochen wurde. Der Bericht wurde ebenso wie der Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Die bisherigen Verwaltungsrathsmitglieder wurden sämmtlich wiedergewählt. Schliesslich genehmigte die Versammlung mehrere Statutenänderungen, wonach der Sitz der Gesellschaft nach Prag verlegt und zur Prüfung der Rechnungen ein Revisionsausschuss bestellt werden soll. In den letzteren wurden pro 1895 die Herren Stanislaus Ritter von Kozlowsky und August Lichtner gewählt.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 24. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten, k. k. Regierungsrathes S. Ritter von Hahn die 6. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn abgehalten. Der pro 1894 vorgelegte Geschäftsbericht constatirt die stetige Zunahme des Verkehres auf den gesellschaftlichen Linien. Insgesammt wurden im Berichtsjahre 457.252 Personen und 121.822 t Güter, gegen 356.683 Personen und 121.677 t Güter im Jahre 1893, befördert. Die Bruttoeinnahmen des Betriebes betrugen 249.711 fl. (+ 40.000 fl.), die Betriebsausgaben 124.916 fl. (+ 31.000 fl.), so dass ein Betriebsnettoertrag von 124.795 fl. verblieb. Nach Entgegennahme des Berichtes des Revisionsausschusses ertheilte die Versammlung dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium und genehmigte den Antrag, dass die mit 10.116 fl. bezifferten Kosten der im Jahre 1894 ausgeführten Erweiterungsbauten aus dem Reservefond gedeckt werden. Rucksichtlich der Verwendung des pro 1894 erzielten Gewinnes von 158.696 fl. beantragte der Verwaltungsrath, nach Auszahlung der 4percentigen Zinsen für die Prioritätsobligationen und der 5percentigen Dividende für Prioritäts- und Stammactien mit zusammen 102.079 fl. in den Reservefond 2058 fl. zu hinterlegen, 1852 fl. für die Tantième des Verwaltungsrathes auszuscheiden, 1 Percent Superdividende, das ist 15.272 fl., auf die Prioritäts- und Stammactien, sowie auf die Genussscheine zu vertheilen und den Restbetrag von 37.432 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Obiger Antrag wurde einstimmig angenommen. In derselben Weise genehmigte die Versammlung die weiteren Anträge des Verwaltungsrathes betreffs der Geldbeschaffung für den Bau der Strecken Starkenbach—Rochlitz und Tannwald—Neuwelt, sowie betreffs der Erwerbung der Concession für eine normalspurige Localbahn von Gablonz nach Johannesberg. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Ritter von Hahn wurde wieder in den Verwaltungsrath berufen.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Regierungsrath Ritter von Hahn zum Präsidenten und Ignaz Ginzkey zum Vicepräsidenten wiedergewählt. In das Executivcomité wurde ausser den beiden Vorgenannten Wilhelm von Lindheim berufen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 4·59 km lange Strecke Herbsleben—Tennstedt der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt, welche in der zweiten Hälfte des Monates Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, sowie die am 1. Juli eröffnete, 3·92 km lange Strecke Flonheim—Wendelsheim der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Vereins-Betriebsreglement.) Der VI. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausscheidung der Stationen Buchs und Sanct Margrethen aus dem Verbandsverkehre.

Am 15. September 1895 werden die im Tarifhefte 3 vom 1. November 1893 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Buchs und St. Margrethen (k.k.Oe.St.B.) einerseits und den deutschen Stationen andererseits aufgehoben.

Die Abfertigung dieses Verkehres erfolgt vom obgenannten Tage ab nur von und nach den Stationen Buchs und St. Margrethen der Vereinigten Schweizer Bahnen im Sächsisch-Schweizerischen, bezw. Norddeutsch-Schweizerischen Güterverkehre.

Wien, am 25. Juli 1895. [535]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Regulativ, die nähere Bezeichnung des Reisegepäcks und der Stückgüter Seitens der Aufgeber betreffend.) Die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen hat in einer an sämmtliche Stationen und Fahrkartenbureaux gerichteten Circularverordnung diese beauftragt, das reisende Publicum sowohl im eigenen Interesse als auch vom Standpunkte der rascheren und pünktlicheren Abwicklung des Transportdienstes aufzufordern, auf dem aufzugebenden Gepäck die Bestimmungsstation und auf anderen Stückgütern noch überdies die Adresse, Namen, Stand und Wohnort des Empfängers in entsprechend haltbarer Weise ersichtlich zu machen. Dies kann am zweckmässigsten auf dem Collo selbst, bezw. auf dessen Emballage oder auf einem dieser in ihrer ganzen Fläche aufgeklebten Papier verzeichnet werden. Sollte dies aber nicht möglich sein, so empfiehlt es sich, die Angabe auf ein mit dem Collo dauerhaft verbundenes Täfelchen aus Holz, Leder oder aus starkem Papier zu schreiben. Das Publicum erleichtert hiedurch der Eisenbahn sowohl die Richtigkeit als die Schnelligkeit der Gepäcks-, bezw. Güterausfolgung in sehr bedeutendem Masse und gewinnt eine besondere Garantie dafür, dass vorkommende unrichtige Bezettelungen und Verschleppungen — welche bei der Kürze der Zeit, in welcher die Expedition der Sendungen mit Rücksicht auf deren Menge erfolgen muss, kaum gänzlich zu vermeiden sind — in kürzester Zeit eruirt und geordnet werden können.

— (Eröffnung der Station Gilvács für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr.) Die Direction verlautbart, dass in der Station Gilvács der Linie Marmaros-Sziget—Debreczen—Püspök-Ladány—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Gilvács-Erdöszáda (Nagy-Károly—Somkuter Eisenbahn), welche bisher nur für die Auf- und Abgabe von Eilgütern, sowie für die auf die Nagy-Károly—Somkuter Localeisenbahn oder vice versa übergehenden Frachtgüter eröffnet war, vom 1. Juli an auch Stück- und Wagenladungs-Frachtgüter — derzeit noch mit Ausnahme von Hornvieh — sowohl im Verkehr mit den Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen, als auch mit den Stationen der Nagy-Károly—Somkuter Localeisenbahn während der nöthigenfalls separat zu publicirenden Amtsstunden unbeschränkt auf- und abgegeben werden können. Demzufolge wurde die laut dem Nachtrag VI (Absatz I, Punkt 2) zu dem auf den Linien der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen vom 1. Februar 1892 giltigen Localgütertarif (Theil II) für die Station Gilvács bisher bestandene Beschränkung für den Güterverkehr mit dem 30. Juni 1894 ausser Kraft gesetzt.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. Am 1. Juli wurde der 1. Nachtrag zur 4. Ausgabe der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind ausgegeben.

Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II des Transittarifs für deutsch-österr. Grenzstationen vom 1. December 1893. (Nachtrag I.) Am 1. August tritt der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifs, der besonderen Bestimmungen, sowie des Kilometerzeigers und der Tariftabellen.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II. (Nachtrag I.) Zu dem Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn vom 1. April 1894 — Theil II zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif — tritt am 1. September ein Nachtrag I in Geltung.

Derselbe enthält ausser den im Instructionswege bereits eingeführten Zusatzbestimmungen über Fahrpreisermässigungen zu milden Zwecken, Benutzung von Fahrkarten über verschiedene Bahnstrecken noch Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs für Rundreisekarten zum Besuche der Vogesen, sowie neue Bestimmungen über die Ausgabe von Monatskarten an Stelle der seitherigen Bestimmungen über allgemeine Zeitkarten zu beliebigen Reisezwecken. Die neuen Zeitkarten werden nur noch auf die Dauer eines Kalendermonats für die I. bis III. Wagenclasse ausgegeben und entsprechen im Preise dem zwölften Theile des Preises der bisherigen Zeitkarten für volle Jahresdauer. Als Mindestpreise werden erhoben:

für die I. Wagenclasse 5·00 Mark
„ „ II. „ 3·50 „
„ „ III. „ 2·50 „

Abgesehen von einigen durch die Festsetzung dieser Mindestpreise bedingten Vertheuerungen für Entfernungen bis zu 3 km bei Abonnements von längerer Zeitdauer wird durch die Einführung der Monatskarten im Allgemeinen eine mehr oder minder bedeutende Verbilligung der Zeitkarten bewirkt.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Heft 9 zum Gütertarif.) Mit Giltigkeit vom 1. September wird das Heft 9 zum Tarif für den südwestdeutschen Verbands-Güterverkehr (Baden-Hessische Ludwigsbahn) neu ausgegeben. Hiedurch treten gegen die seitherigen Entfernungen und Frachtsätze neben theilweise grösseren Ermässigungen in einigen Stationsverbindungen auch geringfügige Erhöhungen ein, wobei insbesondere auch der Ausnahmetarif für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel eine Aenderung erleiden wird.

Bis zum Erscheinen des neuen Hefts geben die Gütertarifbureaux der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe und der Special-Direction der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz nähere Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1149	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Frachtgüter des Specialtarifes A 2 ⎫ des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes b) „ „ „ II ⎭	Neratovic		Aufrechthaltung der Tarifbestimmungen für Güter der Specialtarife A 2 und II	Vom 1. August 1895 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennige a)	Pfennige b)	Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede und werden von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres einfach abgezogen
					Altchemnitz					A 162 B 1	125 1			
					Chemnitz					A 160 B 1	124 1			
					Döbeln					A 157 B 1	122 1			
					Glauchau					A 176 B 1	135 1			
					Hohenstein-Ernstthal					A 170 B 1	131 1			
					Kappel i. Sachsen					A 162 B 1	126 1			
					Königstein					A 102 B 1	83 1			
					Lichtenstein-Callnberg					A 175 B 1	134 1			
					Meissen					A 136 B 1	107 1			
					Oederan					A 149 B 1	116 1			
					Pirna					A 111 B 1	90 1			
					Potschappel					A 124 B 1	99 1			
					Schandau					A 99 B 1	81 1			
					Schwarzenberg					A 170 B 2	135 2			
					Sebnitz					A 107 B 1	87 1			
					Stollberg i Sachsen					A 177 B 1	136 1			
					Zwickau i Sachsen					A 185 B 1	141 1			
				oder vice versa										
1150	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Specialtarife A 2 und II	Alt-Kolin		Aufrechthaltung der für die Specialtarife A 2 und II giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. August bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1895	Sächsisch-Oesterr. Verbandstarif, Heft 1 und 2	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennige Specialtarife A 2	II	Im Kartirungswege		Die Coursunterschiedsbeträge unter B werden von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres einfach abgezogen
					Dresden-Altstadt					A 153 B 2	122 2			
					Dresden-Friedrichstadt					A 156 B 2	125 2			
					Dresden-Neustadt (Leipz. Bahnhof)					A 157 B 2	125 2			
					Dresden-Neustadt (Schles. Bahnhof)					A 157 B 2	125 2			
					Leipzig (Bayer. Bahnhof)					A 217 B 2	168 2			
					Leipzig (Berliner Bahnhof)					A 214 B 2	166 2			
					Leipzig (Dresdn. Bahnhof)					A 214 B 2	166 2			
				und vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1151	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Schnitt- und Brennholz der Position H—19 und 20 im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Brandeis a. d. A.	Auwal	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	28·0 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1152	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Milchgeschirre (Fässer, Kannen etc.), leer retourgehend	Wien Staatsbahnhof	Neubau-Kreuzstätten (für Hautzendorf, bezw. Nieder-Kreuzstätten)	Beförderung als Eilgut in beliebigen Mengen und Aufgabe als Gepäck	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif		22·5 kr.		Im Kartirungswege		Die Transportgebühren sind bei der Aufgabe in Wien zu entrichten
1153	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalkstein	Schimitz	Segen-Gottes	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	10·1 kr.	9·0 kr.	1·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1154	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, und zwar a) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt b) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt	Nemotitz, Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; Bisenz-Pisek, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (bezw. umgekehrt)	Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn (bezw. umgekehrt)	Die Theilsätze unter 1) (bis zum Schnittpunkte) werden für das wirkliche Gewicht, bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief; die Theilsätze unter 2) (vom Schnittpunkte) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet	Vom 15. August 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Localtarif		Zugestandener Frachtsatz: 1) bis zum Schnittpunkte a) 21·50 b) 16·60 Francs Gold für 1000 kg; 2) vom Schnittpunkte a) 72·10 b) 72·10 Francs Gold für 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	
1155	**Südbahn-Gesellschaft**	Die im Verordnungs-Blatte vom 4. October 1894, Nr. 113, sub fortlaufender Nr. 1646, publicirte Frachtbegünstigung für Mehl von Wien (Matzleinsdorf) etc. nach Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume wird dahin ergänzt, dass der ad b) angeführte Frachtsatz von 132 Hellern pro 100 kg unter den dortselbst normirten sonstigen Bedingungen auch auf solche Mehl-Transporte im Rückvergütungswege Anwendung findet, welche nach **westlich Gibraltar gelegenen französischen, belgischen und niederländischen Häfen** bestimmt sind.													

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1156	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C	Weiss-Tremesna	Starkenbach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895				Der Porto-Zuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung	Im Kartirungswege		

Berichtigungen. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 80 ex 1895, Post 1087, in der Rubrik „für die Transportstrecke von" ist der Stationsname „Sohlensingen" in „**Schleusingen**" zu berichtigen.

In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 82 ex 1895, Post 1102, in der Rubrik „für die Transportstrecke von" ist der Stationsname „Solnau" in „**Salnau**" zu berichtigen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 88. **Wien, 30. Juli 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung von Graz nach Andritz und nach Graz zurück.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Stadtbaumeister Andrea Franz in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine eventuell als Kleinbahn zu behandelnde schmalspurige Bahn niederer Ordnung von Graz über Eggenberg-Gösting-Judendorf-Gratwein-St. Stefan-Andritz nach Graz zurück im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. Juli 1895. Z. 37.808.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Juli 1895, Z. 43.092, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Note vom 14. Juli 1895 hat das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen Deutschlands nachstehende Aenderungen und Ergänzungen vorzunehmen sind:

I. a) Unter A. I. (Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen) erhält die laufende Nummer 4 folgende neue Fassung:

„4. Königlich Bayerische Staatseisenbahnen, mit Ausschluss:
b. der von ihnen betriebenen Augsburger Localbahn und der Localbahn Augsburg-Göggingen“;

b) Ebendaselbst wird die Nr. 10 wie folgt geändert:

„10. Grossherzoglich Mecklenburgische Staatseisenbahnen, mit Ausschluss:
c. der Doberan-Heiligendammer Eisenbahn“;

II. Unter A. II. (Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung) ist nachzutragen:
als „37 a Haltingen-Kanderner Nebenbahn“.

Das Centralamt hat diese Mittheilung im Sinne vom Art. 58 des internationalen Uebereinkommens entgegengenommen und die in Gemässheit des Art. 1 aufgestellte Liste — II. Ausgabe vom 1. Jänner 1895 — entsprechend berichtigt und ergänzt.

Den Vertragsstaaten hat das Centralamt mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 19. Juli 1895 gemäss Art. 57, Ziffer 1, des internationalen Uebereinkommens mit dem Beifügen Nachricht gegeben, dass der wirkliche Eintritt der — als 37 a — angemeldeten neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst nach einem Monate vom Datum des erwähnten Benachrichtigungsschreibens erfolgt.

Wien, am 25. Juli 1895.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 14. Juli 1895, Z. 40.521, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 98) nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 14. Juli 1895.

Verzeichniss

des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums, Abth. 2, Nr. 4912, über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
4035	Plass Martin	.	.	.	1	.	*a*
4679	Skrehunec Peter	1	.	.	.	.	1
4916	Makowiecki Sigmund	1	.	.	.	.	*b*
5275	Ebenhöch Franz	.	.	.	1	.	*c*
5966	Neuwirth Wenzel	.	.	.	1	.	*d*
7242	Träger Franz	1	.	.	.	.	1
7673	Augustyn Adalbert	1	.	.	.	.	1
7984	Bonkowski Miezislaus	1	.	.	.	.	1
8020	Novak Franz	1	.	.	.	.	1
8080	Glaserer Ernst	.	.	.	1	.	1
8153	Gutmann Johann	1	.	.	.	.	1
9024	Marcian Pompejus	1	.	.	.	.	1
9136	Puhar Anton	1	.	.	.	.	1
9414	Nagel Julius	1	.	.	.	.	1
9422	Gulin Hermagoras	1	.	.	.	.	1
10008	Hluchy Josef	1	.	.	.	.	1
10034	Engel Nikolaus	1	.	.	.	.	1
10197	Hoja Josef	1	.	.	.	.	1
10272	Schmidt Franz	1	.	.	.	.	1
10335	Varga Josef	1	.	.	.	.	1
10607	Piwny Anton	1	.	.	.	.	1
10636	Gurka Julius Carl	1	.	.	.	.	1
10667	Zriny Michael	1	.	.	.	.	1
10702	Hauber Franz	1	.	.	.	.	1
11134	Lux Josef	1	.	.	.	.	1
11209	Trunkwalter Friedrich	1	.	.	.	.	1
11305	Hoffmann Eduard Johann	1	.	.	.	.	1
11316	Wancura Josef	1	.	.	.	.	1
11345	Caspari Carl	1	.	.	.	.	1
11368	Trentina Josef	1	.	.	.	.	1
11440	Bartha Abel	1	.	.	.	.	1
11539	Čuban Friedrich	1	.	.	.	.	1
11931	Münster Ferdinand	1	.	.	.	.	1
11960	Petrement Anton, de	1	.	.	.	.	1
12157	Linkesch Franz	1	.	.	.	.	1
12161	Prates Friedrich	1	.	.	.	.	1
12241	Wojtowicz Eduard	1	.	.	.	.	1
12333	Schwarcz Michael	1	.	.	.	.	1
12392	Dinstl Ignaz	1	.	.	.	.	1
12477	Bevilaqua Peter	1	.	.	.	.	1
12515	Čermák Josef	1	.	.	.	.	1
12577	Schiller Julius	1	.	.	.	.	1
12588	Swoboda I Franz	1	.	.	.	.	1
12771	Hauptmann Josef	1	.	.	.	.	1
12792	Zurek Franz	1	.	.	.	.	1
12924	Haller Mathias	1	.	.	.	.	1
13066	Glaser Mendel	1	.	.	.	.	1
13090	Dvořak Josef	1	.	.	.	.	1
13100	Waitzl Ferdinand	1	.	.	.	.	1
13111	Letenay Wilhelm	1	.	.	.	.	1
13121	Kliment Franz	1	.	.	.	.	1
13152	Stanić Nikolaus	1	.	.	.	.	1
13193	Kohout Anton	1	.	.	.	.	1
13343	Prunk Johann	1	.	.	.	.	1
13362	Medwed Josef	1	.	.	.	.	1
13381	Brix Rudolf	1	.	.	.	.	1
13421	Kuba Rudolf	1	.	.	.	.	1
13424	Čapek Wenzel	1	.	.	.	.	1
13433	Dostal Franz	1	.	.	.	.	1
13480	Drescher Wenzel	1	.	.	.	.	1
13496	Błonski Maciej	1	.	.	.	.	1
13505	Markgraf Rudolf	1	.	.	.	.	1
13512	Schubčik Philipp	1	.	.	.	.	1
13532	Stock Rudolf	1	.	.	.	.	1
13539	Rudermann Wolf Rubin	1	.	.	.	.	1
13543	Langenbacher Johann	1	.	.	.	.	1
13554	Kowacz XLIII Johann	1	.	.	.	.	1
13622	Reinwart Gustav	1	.	.	.	.	1
13628	Blemer Leib	1	.	.	.	.	1
13631	Majcenović Alois	1	.	.	.	.	1
13633	Stowasser Laurenz	1	.	.	.	.	1
13642	Krippner Josef	1	.	.	.	.	1
13651	Kolař Otto	1	.	.	.	.	1
13663	Bjekar Franz	1	.	.	.	.	1
13674	Pelech Johann	1	.	.	.	.	1
13691	Schilhan Franz	1	.	.	.	.	1
13694	Szelest Isidor	1	.	.	.	.	1
13716	Rešetar Andro	1	.	.	.	.	1
13737	Šulc Franz	1	.	.	.	.	1
13783	Stehnuch Josef	1	.	.	.	.	1
13794	Ross Salomon	1	.	.	.	.	1
13799	Čada Josef	1	.	.	.	.	1
13801	Hübl Josef	1	.	.	.	.	1
13808	Harrer Alois	1	.	.	.	.	1
13810	Czerweniak Josef	1	.	.	.	.	1
13814	Petržilka Wenzel	1	.	.	.	.	1
13843	Lukasiewicz Josef Johann	1	.	.	.	.	1
13849	Windsperger Adolf	1	.	.	.	.	1
13852	Graf Paul	1	.	.	.	.	1
13857	Barviř Johann	1	.	.	.	.	1
13886	Werner Rudolf Dominik	1	.	.	.	.	1
13907	Seitler Heinrich	1	.	.	.	.	*e*
13919	Rezek Franz	1	.	.	.	.	1
13934	Wohlfeld Leonhard	1	.	.	.	.	1
13949	Janacz Wilhelm	1	.	.	.	.	1
13950	Sponar Wenzel	1	.	.	.	.	1
13966	Loidl Rudolf	1	.	.	.	.	1
13980	Zettel Josef	1	.	.	.	.	1
14008	Stenitschka Franz Josef	1	.	.	.	.	1
14009	Palluch Carl	1	.	.	.	.	1
14011	Kolyaba Paul	1	.	.	.	.	1
14012	Bröser Hugo	1	.	.	.	.	1
14020	Kuschei Johann	1	.	.	.	.	1
14032	Helfer Eduard	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
14034	Bernauer Martin	1	.	.	.	.	1
14050	Munk Leopold	1	.	.	.	.	1
14062	Jesch Peter	1	.	.	.	.	1
14069	Tuszkiewicz Jan	1	.	.	.	.	1
14070	Kapel Josef	1	.	.	.	.	1
14075	Hečimović Dane, recte Ante	1	.	.	.	.	1
14087	Janoschek Anton	1	.	.	.	.	1
14091	Weigl Eduard	1	.	.	.	.	1
14094	Smigielski Jan	1	.	.	.	.	1
14142	Fuchs Johann	1	.	.	.	.	1
14148	Fuhrmann Johann	1	.	.	.	.	1
14152	Wach Wenzel	1	.	.	.	.	1
14154	Hable Ignaz	1	.	.	.	.	1
14155	Lang Adolf	1	.	.	.	.	1
14173	Berg Josef	1	.	.	.	.	1
14174	Köhler Leopold	1	.	.	.	.	1
14175	Luska Carl	1	.	.	.	.	1
14191	Szymańsky Vincenz	1	.	.	.	.	1
14192	Drzał Johann	1	.	.	.	.	1
14199	Prodanović Simo	1	.	.	.	.	1
14209	Myrosz Ilbo	1	.	.	.	.	1
14212	Hilbert Wilhelm	1	.	.	.	.	1
14221	Honek Albert	1	.	.	.	.	1
14226	Lazar Paul	1	.	.	.	.	1
14235	Tarany Paul	1	.	.	.	.	1
14244	Suppes Vincenz	1	.	.	.	.	1
14257	Kostrz Valenty	1	.	.	.	.	1
14266	Maleković Franz	1	.	.	.	.	1
14278	Nekolny Franz	1	.	.	.	.	1
14284	Kalkhauser Ferdinand Alexander	1	.	.	.	.	1
14296	Dzieniewicz Johann	1	.	.	.	.	1
14306	Rodnaruk Nikolaus	1	.	.	.	.	1
14313	Rubesch Johann	1	.	.	.	.	1
14318	Doliński Nikołaj Boleslaus	1	.	.	.	.	1
14344	Besuch Franz	1	.	.	.	.	1
14355	Zima Ludwig	1	.	.	.	.	1
14356	Haupt Carl	1	.	.	.	.	1
14359	Domandl Carl	1	.	.	.	.	1
14365	Unterweger Josef Ludwig	1	.	.	.	.	1
14377	Raž Adolf	1	.	.	.	.	*f*
14378	Rietner Josef	1	.	.	.	.	1
14406	Chvalovsky Franz	1	.	.	.	.	*g*
14416	Böck Martin	1	.	.	.	.	1
14433	Frisnik Anton	1	.	.	.	.	1
14451	Markiewicz Adolf	1	.	.	.	.	1
14452	Lischka Carl	1	.	.	.	.	1
14462	Libensky Mathias	1	.	.	.	.	1
14464	Binder Carl	1	.	.	.	.	1
14476	Ullrich Josef	1	.	.	.	.	1
14517	Seidel Franz Josef	1	.	.	.	.	1
14564	Schwanzer Josef	1	.	.	.	.	1
14582	Löhner Robert	1	.	.	.	.	1
14592	Löw Josef	1	.	.	.	.	1

a Plass Martin ist bereits am 28. August 1889 gestorben.
b Makowiecki Sigmund wurde im Jahre 1883 als Postassistent in Lemberg angestellt.
c Ebenhöch Franz ist am 6. Jänner 1887 gestorben.
d Neuwirth Wenzel ist im Jahre 1893 gestorben.
e Seitler Heinrich wurde heuer als Amtsdiener bei der k. k. Tabakregie angestellt.
f Raž Adolf und
g Chvalovsky Franz wurden heuer als Postassistenten in Prag angestellt.
Die Certificate der unter *a*, *b*, *c* und *d* Angeführten sind nicht auffindbar.
Die Certificate der unter *e*, *f* und *g* Benannten sind noch nicht eingelangt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Czernowitz: Bauliche Herstellungen in der Station Zuczka: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes mit Veranda und Nebengebäuden, dann für die Verlängerung des bestehenden Magazines und der Verladerampe, sowie für die Verlegung der Zufahrtstrasse und Versetzung eines Nebengebäudes in der Station Zuczka für den 31. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Julius Patak betraut. [G.-I.-Z. 13.068.]

— (Linie Prag—Furth: Geleiseumgestaltungen und Erweiterungen in der Carl-Emils-Hütte der Böhmischen Montangesellschaft: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Hořowitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Geleiseumgestaltungen und Erweiterungen in der Carl-Emils-Hütte der Böhmischen Montangesellschaft nächst der Haltestelle Königshof für den 31. Juli anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Hořowitz betraut. [G.-I.-Z. 13.592.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Chotzen—Halbstadt: Geleisevermehrung in Neustadt a. d. Mettau.) In der Station Neustadt a. d. Mettau wird aus Anlass des gesteigerten Verkehrs ein fünftes durchgehendes Geleise hergestellt. [3. Juli, Z. 33.742.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Bauliche Herstellungen in Reichenberg.) In der Station Reichenberg werden mehrere provisorische Herstellungen ausgeführt, und zwar: ein gesonderter gedeckter Ausgang für ankommende Passagiere, Verlegung der Gepäcksabgabe der obigen Bahn an diesen Ausgang, ein Durchgang zur Gepäcksaufgabe der königl. Sächsischen Staatsbahnen und die Erweiterung der Billettencasse der Südnorddeutschen Verbindungsbahn. [9. Juli, Z. 32.034]

Localbahn Auspitz. (Bauherstellungen.) Das von der Auspitzer Localbahn vorgelegte Project für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und für die Herstellung eines Getreidemagazins auf dem Bahnhofe Stadt Auspitz wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Amtshandlung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens zu ertheilen. [20. Juli, H.-M.-Z. 39.161.]

Localbahn Strakonitz - Winterberg. (Stockgeleiseverlängerung.) Das vorgelegte Project, betreffend die Verlängerung des Stockgeleises in der Station Wolin der Localbahn Strakonitz-Winterberg, wurde genehmigt. [14. Juli, H.-M.-Z. 40.428.]

Projectirte Localbahn Wlaschim — Unter-Kralowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Anton Lanz, Bezirksobmann in Unter-Kralowitz, im Vereine mit dem fürstl. Auersperg'schen Forstmeister Alois Cermak und dem Ingenieur Oswald Ziwotsky vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Wlaschim der im Bau befindlichen Localbahn Beneschau—Wlaschim nach Unter-Kralowitz die Trassenrevision auf den 9. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [H.-M.-Z. 42.866.]

Projectirte Localbahn Wr. Neustadt-Puchberg. (Politische Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unter dem 18. Juli die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Josef Tauber, Ingenieur in Wien, vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke der Schneebergbahn von Wr. Neustadt über Fischau nach Wöllersdorf im Sinne der bestehenden Vorschriften die politische Begehung und Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 34.974.]

Kleinbahn von der Station Beraun zu den Kalksteinbrüchen bei Koněprus. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und die Feststellung der feuersicheren Herstellungen bezüglich des Projectes für eine schmalspurige, ausschliesslich dem Frachtenverkehre dienende, von der Station Beraun der Böhmischen Westbahn zu den Kalksteinbrüchen bei Koněprus und zur Königshofer Cementfabrik führende Kleinbahn auf den 2. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [H.-M.-Z. 42.631.]

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. (Bahnhofsanlage in Hietzing: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes für die neue Bahnhofsanlage in Hietzing der Dampftramwaylinie Hietzing—Mödling auf den 30. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 14.306.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseumgestaltungen: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 14. Juni vorgenommenen politischen Begehung hinsichtlich des Projectes der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft für die im Zuge der Dampftramwaylinie Sternwartestrasse—Nussdorf auszuführenden Geleiseumgestaltungen wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Wien der Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 41.530.]

Waldbahn der Firma A. Löwy in Bajascheskul. (Localcommission.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die Localcommission, betreffend die projectirte Waldbahn der Firma Adolf Löwy vom Sägeetablissement in Bajascheskul in die Forstabtheilung 174 des Frassyner Forstwirthschaftsbezirkes auf den 7. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Carl Freiherr von Wolfarth betraut. [H.-M.-Z. 43.612.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Drohobycz—Borysław: Schliessung der Personen-Haltestelle Borysław-Wächterhaus Nr. 10 a.) Zufolge erschwerter Verkehrsverhältnisse in der Station Borysław, sind daselbst mit 15. Juli die Fahrten aller gemischten Züge von und nach Wächterhaus Nr. 10 a eingestellt worden. Demgemäss verkehren vom genannten Tage angefangen die gemischten Züge nur vom, resp. zum Aufnahmsgebäude in Borysław. [Z. 43.912.]

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im II. Quartale 1895.) In den Monaten April, Mai und Juni 1895 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den ihrem Wirkungskreise unterstehenden, im Betriebe befindlichen Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Buschtěhrader Bahn. Linie Prag—Eger: Durchfahrt in km 102·120; Heizhausgeleise in der Station Saaz; Weichenverbindung in der Station Michelob.

2. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. a) Linie Wien—Krakau: Kanzleigebäude mit einer Brückenwaage und ein hölzerner Schuppen am Kohlenlagerplatze der gräfl. Potocki'schen Güteradministration, Schuppen für die Firma M. Langrock in der Station Krakau; Verkehrs-Filialgebäude in der Station Lundenburg; Zubau an das Aufnahmsgebäude in der Haltestelle Radwanitz; Schuppen zur Unterbringung von Militärwagen-Einrichtungsgegenständen in der Station Oderberg; Schleppbahn zur Zinkwalze in der Station Dzieditz; Schuppen für die Kunstdüngerfabrik „Ceres“ in der Station Gänserndorf; Wächterhäuser Nr. 136, 138 und 141 sammt Nebengebäuden in der Strecke Ungar.-Hradisch—Napajedl; Kohlenschuppen für die Firma L. Reich's Söhne in der Station Mähr.-Weisskirchen; Eisenconstructionen in km 204·703 und km 205·004 im Geleise I der Strecke Leipnik—Mähr-Weisskirchen. b) Linie Schönbrunn—Troppau: Oberirdischer Eiskeller in der Station Troppau. c) Linie Dzieditz—Saybusch-Zabłocie: Wartehalle mit Nebengebäude in der neueröffneten Personen-Haltestelle Czechowitz. d) Linie Kojetein—Bielitz: Ueberdachung und Bedielung des Magazinsperrons in der Station Kremsier; Lampisteriehäuschen in der Station Teschen; Wartehalle und Nebengebäude in der neueröffneten Personen-Haltestelle Bażanowitz. e) Linie Kremsier—Zborowitz: Freistehendes Nebengebäude in der Haltestelle Kotojed. f) Linie Wien—Brünn: Verkehrsgeleise in der Station Mödritz.

3. Oesterr. Nordwestbahn. a) Linie Gross-Wossek—Parschnitz: IV. Geleise in der Station Libnowes; Sicherungsanlage in der Frachten-Haltestelle Skřivan. b) Linie Nimburg—Tetschen—Mittelgrund: Sicherungsanlage mit zwei Stellwerkshäusern, Umgestaltung der Stationsgeleise, Verlegung eines Parallelweges und Schrankenumgestaltung in der Station Lissa; Aufnahmsgebäude in der Haltestelle Leitmeritz Stadt; Signalhütte in der Station Wichstadtl-Lichtenau. c) Linie Wien—Tetschen: Unter- und Oberbauarbeiten in der Station Hetzmannsdorf-Wullersdorf; Wasserkrahn und Putzgrube, ferner ein Stockgeleise in der Station Znaim; Sicherungsanlagen in den Stationen Wolframitzkirchen, Schönwald, Gröschelmauth, Jarmeritz, Kojetic, Branzaus, Wiese, Libnowes und in der Kohlenabladestelle Iglau in km 195·1; Verlängerung der Stockgeleise in der Station Polep. d) Linie Geiersberg—Wildenschwert: Erweiterung der Station Friedrichswald.

4. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Bodenbach: Wasserreinigungsapparat im Dampfpumpenhause in der Station Simmering; Accumulatoren-Ladestation am Bahnhofe in Wien; Schuppen für den Stationsschlosser in Wildenschwert; Brückenwaage für die Přeloučer Zuckerfabrik in der Station Kladrub; Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Pořičan; Errichtung der Haltestelle Baumgarten; Uebergangssteg über die Viehmarktgeleise in der Station Bubna-Holeschowitz; Schleppbahnanlage zum Viehmarkte und Central-Schlachthause in der Station Holeschowitz und neue Desinfectionsanlage in der Station Bubna. b) Linie Brünn—Vlarapass: Strassenbrückenwaage in der Station Aujezd-Luhatschowitz für die Zuckerfabrik in Ungar.-Hradisch. c) Schleppbahn Neratovic-Elbekosteletz: Geleisevermehrung im Fabrikshofe in Elbekosteletz. d) Linie Wien—Bruck a. d. Leitha: Arbeitsgrube nächst der Wagenmontirung in der Hauptwerkstätte in Simmering. e) Linie Kralup—Welwarn: Offenes Object in km 8·9. f) Linie Lobositz—Libochowitz: Gedeckter Durchlass in km 0·8.

5. Südbahn-Gesellschaft: a) Linie Wien—Triest: Eisenconstructionen der reconstruirten Objecte in km 236·582, 236·723, 236·888, 255·897, 262·527, 282·547, 283·552, 284·299, 285·940, 286·188, 286·343, 287·011, 289·085, 289·289, 292·841, 294·183, 294·923, 306·105, 306·868, 309·091, 309·412, 311·021, 313·049, 321·837, 323·717, 324·956, 338·527, 295·708, 299·319, 320·708, ferner in km 259·433, 296·196, 302·814, 263·132, 296·285, 307·160, 263·977, 296·388, 308·580, 268·545, 296·526, 318·593, 275·108, 296·660, 320·118, 281·386, 297·413, 322·176, 288·332, 300·315, 322·361, 290·711, 301·507, 322·709, 293·299, 301·788, 296·046 und 301·861. Wagenaufstellungsgeleise in der Station Wien. b) Linie Kufstein—Ala: Industriegeleise von der Station Kufstein zu den Magazinen der Firma Andreas Hofer. c) Linie Marburg—Franzensfeste: Zuckermagazin der Firma Gedeon von Hibler in der Station Ober-Drauburg.

6. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. a) Linie Eisenbrod—Tannwald: Brückenwaaghäuschen für Jos. Riedel in der Station Tannwald. b) Linie Pardubitz—Reichenberg: Weichenverbindung der Geleise II und III in der Station Smiřitz.

7. Eisenbahn Wien—Aspang. Beamtenwohngebäude in der Station Sollenau; Güterschuppenanbau in der Station Ober-Waltersdorf.

8. Werksbahn der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft. Eisenconstructionen für den Bahndurchgang in der Station Kladno-Kohlenwäsche.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung von Telephon-Correspondenzlinien in den Stationen Floridsdorf und M.-Ostrau.) In den Stationen Floridsdorf und M.-Ostrau wurden im Interesse rascherer Abwicklung des Werkstättendienstes Telephon-Correspondenzlinien hergestellt, und zwar in Floridsdorf eine telephonische Verbindung zwischen dem Maschinenhause der Wagenwerkstätte und dem Kesselhause der Locomotiv-Werkstätte und in M.-Ostrau eine solche Verbindung zwischen dem Administrationsgebäude der dortigen Werkstätte und der Werkführerkanzlei. Die Herstellung dieser Telephonlinien erfolgte im Einvernehmen mit den betreffenden k. k. Post- und Telegraphen-Directionen, welche auch die Luftleitungen ausführten. Nachdem die in Rede stehenden telephonischen Verbindungen lediglich für Zwecke des Werkstättendienstes zu benützen sind und demnach auf denselben keinerlei auf die Verkehrssicherheit bezughabenden Correspondenzen befördert werden, so wurde von der Erstellung einer besonderen Instruction über den Gebrauch dieser Einrichtungen abgesehen. [G.-I.-Z. 11.886.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft:

26. Juli. Der Gesammtverkehr in der Strecke Brüx—Triebschitz wurde mit Zug 5 wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 27. Juni folgende Ergänzung und Aenderung der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen:

1. Im ersten Absatz unter XVI sind die Worte „unter Brom" zu streichen und am Schlusse dieses Absatzes folgende Bestimmung nachzutragen: „Die gleichen Vorschriften finden auch auf Brom, jedoch mit der Massgabe Anwendung, dass seine Beförderung nur in offenen Wagen zu erfolgen hat, und dass die damit gefüllten Glasgefässe in festen Holz- und Metallkisten bis zum Halse in Asche, Sand oder Kieselguhr eingebettet werden müssen."
2. Die Ziffer 2 unter XXXII ist wie folgt zu fassen: „Einzelsendungen der vorstehend unter Ziffer 1 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen; Einzelsendungen ungesalzener frischer Häute dürfen jedoch während der Monate November, December, Jänner und Februar auch in gut verschlossene, nicht schadhafte Säcke aus dichtem, starkem Gewebe verpackt aufgeliefert werden, wenn die Säcke derart mit Carbolsäure angefeuchtet sind, dass der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar wird. Die Frachtbriefe müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln, Kisten oder Säcken verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen."
3. In XXXV a ist im Eingange unter Ziffer 5 vor den Worten „ferner Rottweiler Kleinkaliber-Pulver einzufügen: „gekörntes Pulver, das aus einem Gemenge von Dinitrocellulose und Barytsalpeter besteht."
4. Am Ende von XXXV c ist als Absatz 2 folgende Bestimmung nachzutragen: „Die vorstehenden Vorschriften finden auch Anwendung auf Patronen aus Dahmenit A (einem Gemenge von salpetersaurem Ammonium, doppeltchromsaurem Kali und Naphthalin)."

Die neuen Bestimmungen zu XVI der Anlage B treten am 1. August, die übrigen Bestimmungen sofort in Kraft. [H.-M.-Z. 40.125.]

Preussen. (Stand der Kleinbahnen.) Die Gesammtzahl der in Preussen am 31. März vorhandenen oder bis dahin genehmigten Kleinbahnen (selbstständige Unternehmungen) stellt sich auf 131 (bisher, d. h. bis zum 30. September 1894, 117). Auf die Provinzen entfallen, nach der Zahl der Bahnen geordnet: Rheinprovinz 31 (bisher 27), Brandenburg 15 (14), Sachsen und Hessen-Nassau je 13 (13, 12), Pommern und Schleswig-Holstein je 10 (8, 10), Posen, Schlesien, Hannover und Westphalen je 7 (6, 6, 7, 4), Berlin (Geschäftsbezirk des Polizeipräsidenten) 5 (4), Westpreussen 4 (4) und Ostpreussen 2 (2).

Russland. (Transkaspische Eisenbahn.) Das Communicationsministerium ist angewiesen worden, den Bau der Fortsetzungslinie der Transkaspischen Bahn von Samarkand nach Andijan mit einer Zweigbahn nach Taschkend in Angriff zu nehmen. Die neue Bahn, welche über 500 Werst lang sein wird, wird theilweise durch bevölkerte Landstriche, theilweise durch ganz uncultivirte Gegenden geführt werden und 778 Brückenbauten erfordern. Die Baukosten sind auf 25,791,807 Rubel veranschlagt. Hauptbahn und Zweigbahn dürften innerhalb $3^1/_2$ Jahren fertiggestellt werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" von Triest nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 T. Gehalt ist am 21. Mai mit 5 Passagieren und 1259 Gewichtstonnen factischer Ladung und 7747 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 23 Colli Alkohol, 39 Colli Esswaaren, 50 Colli Zucker, 1445 Stück verschiedene Hölzer; nach Samarang 20 Colli Seife, 50 Colli Erdwachs; nach Padang 25 Colli Mehl; nach Batavia 50 Colli Erdwachs; nach Bagdad 15 Colli Manufacturwaaren, 49 Colli Zündhölzchen; nach Bassorah 30 Colli Glaswaaren; nach Bushire 8 Colli Manufacturwaaren; nach Suez 6 Colli Alkohol, 116 Colli Zucker, 9 Colli Metallwaaren, 11 Colli Lampen, 3 Colli Holzwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Esswaaren; nach Suakin 115 Colli Zucker; nach Gedda 900 Colli Zucker, 5 Colli Manufacturwaaren, 110 Colli Papier; nach Aden 45 Colli Perlen, 12·5 Colli Zucker, 14 Colli Metallwaaren, 50 Colli Mehl, 1 Collo Mützen; nach Zanzibar 75 Colli Mehl, 8 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Perlen; nach Massaua 2 Colli Holzwaaren, 4 Colli Glasperlen, 20 Colli Alkohol, 7 Colli Papier, 125 Colli Bier; nach Mombassa 7 Colli Perlen; nach Hodeidah 50 Colli Zündhölzchen, 3 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Mozambique 55 Colli Mehl, 17 Colli Perlen; nach Bombay 29 Colli Knöpfe, 493 Colli Papier, 20 Colli Holzwaaren, 6 Colli Alkohol, 3 Colli Mützen, 144 Colli Manufacturwaaren, 100 Colli Talg, 17 Colli Seife, 28 Colli Garne, 94 Colli Glaswaaren, 7 Colli Baumwollwaaren, 274 Colli Perlen, 29 Colli Kurzwaaren, 356 Colli Metallwaaren, 389 Colli Farben, 83 Colli Lampen, 65 Colli Wein; nach Bagdad 5 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Glasperlen, 17 Colli Manufacturwaaren, 30 Colli Papier, 2 Colli Lampen; nach Kurrachee 2 Colli Musikinstrumente, 6 Colli Metallwaaren, 15 Colli Papier; nach Bassorah 69 Colli Papier, 3 Colli Mützen, 7 Colli Manufacturwaaren; nach Bunder Abbas 2 Colli Glaswaaren, 30 Colli Farben; nach Bushire 8 Colli Metallwaaren; nach Colombo 26 Colli Mehl, 6 Colli Glaswaaren, 3 Colli Metallwaaren, 14 Colli Seife, 4 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 23 Colli Papier, 3 Colli Garne, 88 Colli Zucker, 1 Collo Musikinstrumente, 6302 Stück Bretter; nach Rangoon 33 Colli Garne, 37 Colli Papier, 27 Colli Manufacturwaaren, 84 Colli Metallwaaren; nach Madras 65 Colli Papier, 21 Colli Garne, 14 Colli Kurzwaaren, 17 Colli Seife, 2 Colli Metallwaaren, 14 Colli Lampen, 6 Colli Holzwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 79 Colli Glasperlen, 5 Colli Glaswaaren; nach Calcutta 18 Colli Mehl, 140 Colli Metallwaaren, 19 Colli Glaswaaren, 10 Colli Bier, 20 Colli Alkohol, 32 Colli Holzwaaren, 147 Colli Manufacturwaaren, 45 Colli getrocknetes Obst, 10 Colli Kurzwaaren, 372 Colli Papier, 33 Colli Lampen, 3 Colli Knöpfe, 47 Colli Garn, 323 Colli Perlen, 26 Colli Wein, 50 Colli chemische Producte; nach Penang 12 Colli Garne, 10 Colli Mehl, 10 Colli Papier, 11 Colli Manufacturwaaren, 18 Colli Baumwollwaaren, 34 Colli Seife; nach Singapore 7 Colli Mützen, 139 Colli Papier, 6 Colli Holzwaaren, 153 Colli Wein, 4 Colli Metallwaaren, 48 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Knöpfe, 75 Colli Bier, 60 Colli Garn, 15 Colli Mehl, 31 Colli Baumwollwaaren; nach Soerabaya 8 Colli Manufacturwaaren, 152 Colli Erdwachs, 300 Colli Mehl, 7 Colli Knöpfe, 6 Colli Glaswaaren; nach Batavia 32 Colli Garne, 24 Colli Papier, 37 Colli Erdwachs, 25 Colli Mehl, 9 Colli Manufacturwaaren; nach Samarang 22 Colli Papier, 4 Colli Mützen, 9 Colli Baumwollwaaren; nach Padang 7 Colli Manufacturwaaren; nach Macassar 11 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Mehl, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Cheribon 26 Colli Garne; nach Bangkok 23 Colli Garne; nach Saigon 15 Colli Papier; nach Ternate 8 Colli Perlen; nach Hongkong 6 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Bier, 30 Colli Papier, 1112 Colli Zündhölzchen; nach Manila 75 Colli Papier, 375 Colli Bier, 24 Colli Garn, 5 Colli Metallwaaren; nach Shanghai 200 Colli Zündhölzchen, 5 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Papier, 24 Colli Seife; nach Kobe 10 Colli Farben, 5 Colli Perlen, 10 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Seife; nach Yokohama 11 Colli Farben, 24 Colli Seife. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 676.741 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 29. Juli bis zum 4. August.

Adriatischer Dienst.

30. Juli, um Mitternacht: Dampfer „Massimilano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.

31. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Trieste", Capitän S. Lucich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

31. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

1. August, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Psyche", Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

1. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Brazzanovich, nach Venedig.

2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

3. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.

4. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

30. Juli, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Achille", Capitän A. Privileggio, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.

31. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Galatea", Capitän L. Brelich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

2. August, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.

3. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Saturno", Capitän N. Covacevich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. August, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. „ um 4 Nm.: Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän G. de Grisogono, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ „ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

31. Juli, Dampfer „Polluce", Capitän P. Berberovich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im August 1895.)

Export.

Im August 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	August
Liverpool	„Kedar" (Cunard Line)	1—10
London	„Wm. Bailey"	1—10
Liverpool	„Athenian"	1—10
Oporto	„Zrinyi"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Rosario"	5—15
Tanger[1], Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Stefania"	15
Rotterdam, Antwerpen	„Szent László"	10—20
Rouen	„Zichy"	10—20
Bordeaux	„Petőfi"	10—20
Gibraltar[1], London	„Mátyás Király"	10—20
Liverpool	„Alleppo" (Cunard Linie)	15—25
New-York	„Victoria" (Anchor Line)	15—25
Liverpool	„Algerian"	15—25
Barcelona[2] (via Triest)	„Tibor"	25
London	„Durham"	21—31
Algier[1], Glasgow	„Nagy Lajos"	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Mourino"	25/VIII—5/IX

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Tanger, Gibraltar oder Algier angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im August 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	August
Bordeaux	Triest, Fiume	„Rákóczy"	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	5—15
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Palermo"	5—15
Liverpool	„ „	„Alsatian"	5—15
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Baross"	15—25
Glasgow	„ „	„Kálmán Király"	20—30
Rouen	„ „	„Jókai"	21—31
London	„ „	„Matlekovits"	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa" (Cunard Line)	21—31
Antwerpen	Triest, Fiume	„Deák"	21—31
Liverpool	„ „	„Lesbian"	21—31
Hamburg	„ „	„Sparta"	21—31

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Im Monate August fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Tisza" am 5., „Adria" am 12., „Árpád" am 19. nnd „B. Kemény" am 26.;

von Marseille nach Fiume: „B. Kemény" am 7., „Szápáry" am 14., „Tisza" am 21. und „Adria" am 28.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Dux - Bodenbacher Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 17. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Adolf Graf Dubsky, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Carl Janka, die 24. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dux-Bodenbacher Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche 14.598 Actien mit 718 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht pro 1894 wurde ebenso wie der Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Hierauf wurde nach dem Antrage des Verwaltungsrathes beschlossen, aus dem Bilanzüberschusse per 230.120 fl. 58½ kr. den Betrag von 102.000 fl. als 5percentige Dividende an die Actionäre auszuzahlen, den Betrag von 6812 fl. zur Ergänzung der statutenmässigen Tantième des Verwaltungsrathes, für welche in die Bilanz blos ein Theilbetrag von 6000 fl. eingestellt erscheint, zu verwenden, den Betrag von 120.000 fl. auf eine Amortisationsreserve zu stellen und den Restbetrag per 1308 fl. 58½ kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann wurde beschlossen, den Werth der Präsenzmarken der Verwaltungsrathsmitglieder pro 1895 mit 20 fl. festzusetzen und dem Verwaltungsrathe ausserdem für das laufende Geschäftsjahr einen Betrag von 6000 fl. als Ersatz für seine Mühewaltung zur Verfügung zu stellen. Schliesslich wurden in den Verwaltungsrath Geheimrath Alexander von Pflaum und Johann Pechar und in den Revisionsausschuss Director Carl Schlossmann, Dr. Franz von Vivenot und Dr. Robert Mauthner als Mitglieder, J. W. Peschka, Doctor Moriz Katz und Johann Jilek als Ersatzmänner wiedergewählt.

Mährische Westbahn. (Generalversammlung.) Am 28. Juni wurde unter dem Vorsitz des Verwaltungsrathsmitgliedes Carl Neufeldt die fünfte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mährischen Westbahn abgehalten. Nach dem pro 1894 erstatteten Geschäftsberichte haben sich im abgelaufenen Jahre die Betriebseinnahmen gegenüber dem Jahre 1893 um 7·5 pCt. erhöht; dieselben betrugen 204.935 fl. Den Gesammteinnahmen per 206.079 fl. stehen Ausgaben in der Höhe von 148.497 fl. gegenüber, so dass sich ein Nettoüberschuss von 57.581 fl. ergab. Derselbe ist auf Grund der bestehenden Vereinbarungen an den Concessionär abzuführen, wogegen der letztere die Leistungen aus dem Prioritätendienste besorgt. Die Bilanz wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Schliesslich wurde das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Arthur Freiherr von Rumerskirch wiedergewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bedingungen für die Zulassung heizbarer Güterwagen im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverkehr.

Heizbare Güterwagen werden im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverkehre bis auf Weiteres unter den nachstehenden Bedingungen zugelassen:

1. Die Heizvorrichtung muss vollkommen feuersicher am Wagen angebracht und so beschaffen sein, dass die Bedienung derselben lediglich von Aussen, ohne die Wagen öffnen zu müssen, erfolgen kann, dass, während der Zug in Bewegung ist, überhaupt keine Wartung der Heizvorrichtung nöthig ist und die einmalige Beschickung der Heizapparate mit Brennstoff mindestens innerhalb 6 Stunden keiner Erneuerung bedarf.

Falls die Wagen mit selbstständigen Heizvorrichtungen ausgerüstet sind, muss am Wagen ein versperrbarer Behälter zur Aufbewahrung von Heizmaterial angebracht sein, dessen Fassungsraum für einen Heizmaterialvorrath zu der voraussichtlich längsten Fahrtdauer ausreicht.

Die Feuerungsstellen und Materialvorrathsbehälter müssen mit normalem Dornverschluss versehen sein.

Die Bauart der Heizvorrichtung muss von den betreffenden Aufsichtsbehörden und von der Eisenbahn-Verwaltung, in deren Fahrpark der heizbare Güterwagen eingestellt wird, genehmigt sein.

2. Heizwagen müssen als solche kenntlich gemacht werden, und haben dieselben auf den Wagenkasten beiderseits die Aufschrift „Heizbarer Wagen" zu tragen

3. Für die Anheizung des Wagens in der Ladestation, sowie für die Abstellung der Heizung in der Bestimmungsstation hat der Wageneigenthümer oder Aufgeber, bezw. der Empfänger selbst zu sorgen und hiebei den Anordnungen der Bahnorgane Folge zu leisten.

4. Erfordert die Heizanlage eine Wartung auf Unterwegsstationen, so übernehmen — über Wunsch der Wageneigenthümer — auch die Eisenbahn-Verwaltungen die Nachheizung und Erhaltung der Feuerung, ohne jedoch für die Einhaltung einer bestimmten Temperatur im Wagen Gewähr zu leisten.

Zu diesem Zwecke muss der Wageneigenthümer oder Aufgeber in der Aufgabsstation auf beiden Seiten des Wagens Anklebezettel (Heizanweisungen nach Musterformulare) anbringen, aus welchem zu ersehen sein muss, wann die Anheizung erfolgt ist und nach welchen Zeitintervallen und in welchem Umfange Nachheizungen vorzunehmen sind.

Das für die Nachheizung erforderliche und vom Wageneigenthümer beizustellende Heizmateriale muss, in Portionen abgetheilt, in den Behältern am Wagen untergebracht sein und für die ganze Fahrt ausreichen.

5. Für die Besorgung der Nachheizung auf Unterwegsstationen, deren Vollzug auf den Anklebezetteln (Heizanweisung) zu vermerken ist, können die Bahnverwaltungen eine angemessene Vergütung ansprechen

6. Heizbare Güterwagen dürfen erst dann in den Fahrpark einer Bahn eingestellt werden, wenn der Wageneigenthümer sich verpflichtet hat, für jeden in Folge der Mitführung des Heizwagens der Eisenbahn-Verwaltung entstandenen Schaden aufzukommen, und wenn derselbe weiters auf jeden Anspruch an die Bahnverwaltungen für Beschädigung oder Verderben der im Heizwagen beförderten Güter verzichtet, wenn diese Beschädigung oder dieses Verderben in Folge Nichteinhaltung der gewünschten Temperatur oder in Folge Nichtlauffähigkeit eines heizbaren Wagens durch die nothwendig werdende Umladung, bezw. die hiedurch entstehende Verzögerung in der Beförderung der Güter entstanden ist.

7. Die Beförderung geheizter Wagen im beladenen Zustande erfolgt gegen Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht des verladenen Transportartikels, mindestens aber für 10.000 kg pro Wagen zum Frachtsatze der für das verladene Gut bei Aufgabe von 10.000 kg bestehenden Tarifclasse.

Werden in den Wagen Güter verschiedener Classen geladen, so erfolgt die Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg zum Frachtsatze des in der Sendung enthaltenen höchst tarifirenden Artikels.

In den geheizten Wagen können nur Güter für eine und dieselbe Bestimmungsstation verladen werden.

Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Erfolgt das Einladen oder Ausladen über Ansuchen der Partei durch Arbeitskräfte der Eisenbahn, welche in diesem Falle als Arbeiter der Partei angesehen werden, so kommen die im Tarife, Theil I, im Abschnitte D—III vorgesehenen Auf-, bezw. Abladegebühren zur Einhebung.

8. Das zur Nachheizung auf Unterwegsstationen dem Wagen beigegebene Heizmateriale wird unentgeltlich befördert.

9. Für den Uebergang, die Beförderung und Wagenmietheberechnung der Heizwagen gelten die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens.

10. Die Bahnverwaltungen werden den Parteien für die Verwendung der Heizwagen keinerlei Miethentschädigung leisten.

Aus Anlass besonderer Wagendisponirung durch die Parteien etwa ungedeckt gebliebene Leertouren haben die Parteien mit 6 Pfennig pro Kilometer den Bahnverwaltungen zu vergüten.

11. Die Reparaturen und Schmierung der Heizwagen werden von den Eisenbahn-Verwaltungen auf Rechnung der einstellenden Parteien gegen Zurechnung der Selbstkosten mehr 100 Percent Regiezuschlages für verausgabte Löhne ausgeführt.

12. Die Beistellung heizbarer Güterwagen durch die Bahnanstalt selbst kann nicht gefordert werden und bleibt dies dem Ermessen jeder Bahnverwaltung überlassen.

Wien, am 27. Juli 1895. [536]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der österr.-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Nachtrag IX zu Theil IB.) Am 1. August tritt der Nachtrag IX zu Theil IB (Tarifvorschriften und Güterclassification) in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1157	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Steine, und zwar: Quadern, Stufen, Platten, Rand- und Rinnsteine	Wöllersdorf	Wien E.W.A. „ S.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Niederösterr. Gemeinschaftstarif vom 1. August 1893	38 Heller	34 Heller	4 Heller	Kartirung		Das Abladen und Auflegen erfolgt durch die Bahnanstalt unentgeltlich, wenn die Strassenfuhrwerke innerhalb 24 Stunden nach erfolgter Avisirung beigestellt werden
1158	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a, bezw. 6 b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Theil II, Heft 1	Siehe untenstehende Tabelle		Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes 6 a, bezw. 6 b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Theil II, Heft 1	Vom 10. August 1895 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif 6 a, bezw. 6 b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede und sind von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres einfach abzuziehen

Nach oder von		Borohradek		Brandeis a. d. Adler	Cerna-Jeleni	Chotzen	Neustadt a. d. Mettau	Opočno	Pardubitz St.E.G. und Oe.N.W.B.	Wildenschwert St.E.G. und Oe.N.W.B.	
		Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Pfennigen									
		6 a	6 b	6 b	6 b	6 b	6 b	6 b	6 b	6 a	6 b
Berthelsdorf bei Freiburg	A	103	90	99	90	90	94	93	81	117	105
	B	1	1	1	1	1	—	1	1	1	1
Gröditz	A	110	89	104	89	89	89	89	86	124	110
	B	1	—	1	—	—	—	—	1	1	1
Königstein	A	76	74	83	74	74	82	77	65	90	89
	B	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Lohmen	A	84	80	89	80	80	81	81	71	98	95
	B	1	1	1	1	1	—	—	1	1	1
Mosel	A	126	107	116	107	107	111	110	98	140	122
	B	1	1	1	1	1	—	1	1	1	1
Mügeln bei Pirna	A	83	80	89	80	80	84	83	71	97	95
	B	1	1	1	1	1	—	1	1	1	1
Nossen	A	106	92	101	92	92	92	[illegible]	83	120	107
	B	1	1	1	1	1	—	—	1	1	1
Pirna	A	81	78	87	78	78	82	81	69	95	93
	B	1	1	1	1	1	—	1	1	1	1
Steina	A	114	98	107	98	98	98	98	89	128	113
	B	1	1	1	1	1	—	—	1	1	1
Waldheim	A	114	98	108	98	98	98	[illegible]	90	128	114
	B	1	—	1	—	—	—	—	1	1	1
Wendischfähre	A	75	73	82	73	73	81	76	64	89	88
	B	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1159	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter des Specialtarifes III des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes	Falkenau a. d. Eger	Triptis (Station der königl. Eisenbahn-Direction Erfurt) — oder vice versa	Aufrechthaltung der Tarifbestimmungen für Güter des Specialtarifes III	Vom 10. August 1895 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Theil II, Heft 2 vom 1. September 1892	Besteht kein directer Frachtsatz	49 Pfennige		Im Kartirungswege		
1160	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Position 8—57 des Tarifes, Theil I	Branzoll	Marburg Kanizsa	Frachtzahlung mindestens für das Ladgewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	137 167	122 147 (Heller bezw. inclusive ungar. Steuer)	15 20 (Heller)	Im Kartirungswege		
1161	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Trockentrebern (Biertrebern, Malztrebern)	Triest	Miesbach Oberdorf b. B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen des Südösterr.-Ungar.-Deutschen Gütertarifes zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. August 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Besteht kein directer Satz 36·31	21·42 24·28	Variabel 12·03	Kartirung		
1162	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics—Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Güter des Specialtarifes 1	Holics loco Holics transito (für Sendungen von Stomfa, Zohor, Detrekö-Csütörtök, Malaczka, Nagy-Lévárd, Kutti und Egbell) Holics transito (für Sendungen von Dévényto und Morva-Szt. János)	Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Göding — bezw. vice versa	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 16·9 16·6 15·6		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1163	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Mickalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Oswięcim trans. (für Sendungen nach Friedrichshütte)	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	18·9 kr.	Mark 0·25		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Morgenroth O.S.)					0·26				
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Königshütte O.S.)					0·27				
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Schwientochlowitz)					0·28				
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Kunigundenweiche)					0·29				
				M.-Ostrau loco	Oswięcim trans. (für Sendungen nach Friedrichshütte)				18·3 kr.	0·22				
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Morgenroth O.S.)					0·23				
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Königshütte O.S.)					0·24				
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Schwientochlowitz)					0·25				
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Kunigundenweiche)					0·26				
				Hruschau	Oswięcim trans. (für Sendungen nach Friedrichshütte)				18·1 kr.	0·22				
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Morgenroth O.S.)					0·23				
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Königshütte O.S.)					0·24				
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Schwientochlowitz)					0·25				
					Oswięcim trans. (für Sendungen nach Kunigundenweiche)					0·26				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht.					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1164	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Backsteine aus Chamotte oder feuerfestem Thon aus Pos. Z 1 des gem. Tarif-Theiles I	Zliv	Nussdorf transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	38 kr.	30 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		Der zugestandene Frachtsatz findet nur auf Sendungen nach jenen ungarischen Stationen Anwendung, welche **ausschliesslich via Nussdorf** instradiren
1165	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken und Sinteln der Pos. S—19 und S—36 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Antonischacht	Mähr.-Ostrau, Ostrau-Montanbahn und Schönbrunn	Bestimmung der Sendungen für den Hochofenbetrieb, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes eine Erklärung enthalten sein muss. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der sonstigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen, ferner thunlichste Verladung in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 2. August 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	65 kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		Werden die Sendungen in Antonischacht nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnamtliche Umladung in Wien (Nordbahnhof) vorbehalten. Für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Güter entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen
1166	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Holzwolle der Position H—35 des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Tachau	Wien K.F.J.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 1000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen ist von der Partei zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	68	56	12	Im Kartirungswege		

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% / Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 89. **Wien, 1. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Lemberg über Malechów und Remenów nach Kamionka strumiłowa.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Julius Siegler Edlen von Eberswald, gräflich Potocki'schen General-Director in Krzeszowice, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Lemberg über Malechów und Remenów nach Kamionka strumiłowa im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 8. Juli 1895. Z. 37.586.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Judenau über Sieghardskirchen nach Kogl.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Gewerkebesitzer Isidor Mautner in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Judenau der Staatsbahnlinie Tulln—St. Pölten über Sieghardskirchen nach Kogl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 18. Juli 1895. Z. 39.057.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Ablehnung der Anordnung einer Localcommission über eine beanspruchte Herstellung begründet keinen Mangel des Verfahrens, wenn eine Verpflichtung der Bahnunternehmung zur Herstellung im Sinne des Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, überhaupt nicht vorhanden ist.

Der k. k. Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde des Johann Křižan in Hotzendorf gegen die über Ermächtigung des Handelsministeriums vom 18. October 1893, Z. 50.337, gefällte Entscheidung der Statthalterei in Brünn vom 26. October 1893, Z. 37.513, betreffend die Errichtung einer Brücke, nach der am 24. Mai 1895 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Die mährische Statthalterei hat auf Grund der ihr mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 18. October 1893, Z. 50.337, ertheilten Ermächtigung mit der Entscheidung vom 26. October 1893, Z. 37.513, das von Johann Křižan und Genossen in Hotzendorf gestellte Begehren wegen Errichtung einer hölzernen Brücke über den Sazawka-Bach nächst der Haltestelle Stranik-Hotzendorf der Localbahn Hotzendorf-Neutitschein auf Kosten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als unbegründet zurückgewiesen.

Diese Entscheidung wird damit begründet, dass einerseits die im Begehungsprotokolle festgesetzten Herstellungen von der Bahngesellschaft ausgeführt und in die Erhaltung der Gemeinde protokollarisch übergeben worden sind, andererseits durch die Anlage der Bahn keinerlei Aenderungen an dem Bachufer nächst der Wegparcelle Nr. 1672/1 bewirkt wurden.

Die Beschwerde bestreitet die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung mit der Behauptung,

1. dass das von der angefochtenen Entscheidung supponirte Begehren überhaupt gar nicht gestellt wurde, indem Beschwerdeführer Johann Křižan im Vereine mit seinen im Administrativverfahren aufgetretenen Genossen in dem Protokolle vom 14. Juli 1892 lediglich den Vorbehalt ausgesprochen haben, die Verhaltung der Bahngesellschaft zur Errichtung einer für die Bahnanlage ungefährlichen Brücke an Stelle des von ihnen errichteten, von der Bahn jedoch beanständeten hölzernen Brückels seinerzeit bittlich anregen zu wollen;
2. dass, selbst wenn in dieser Protokollar-Erklärung das supponirte Begehren erkannt werden wollte, das der angefochtenen Entscheidung zu Grunde liegende Verfahren mangelhaft sei, weil diesfalls die erforderliche commissionelle Erhebung nicht gepflogen worden ist, und
3. dass die Annahme, es sei durch die Bahnanlage keinerlei Aenderung an dem Bachufer nächst der Wegparcelle Nr. 1672/1 bewirkt worden, darum nicht zutreffe, weil durch die in Folge der Bahnanlage bewirkte Beseitigung eines Wehres bei Bludowitz eine Vertiefung des Bachbettes und Erhöhung des Ufers in dem Masse eingetreten sei, dass die als Ueberfahrt über den Sazawka-Bach dienende Furt weiter unpassirbar wurde.

Das Erkenntniss des Verwaltungs-Gerichtshofes stützt sich auf nachstehende Erwägungen:

ad 1. Der Beschwerdeführer Johann Křižan hat in Gemeinschaft mit den im Administrativverfahren aufgetretenen Genossen in der an die Bezirkshauptmannschaft Neutitschein gerichteten Collectiveingabe vom 1. April 1893, Z. 4923, um die Entscheidung gebeten, ob er im Vereine mit seinen Genossen verpflichtet sei, die zu Wirthschaftszwecken erforderliche Zufahrt zu den eigenen Grundstücken, bezw. die diesfalls nothwendige Ueberfahrt über den Sazawka-Bach auf eigene Kosten zu errichten. Diesem Begehren haben die Einschreiter die Ansicht vorausgeschickt, dass es in der Verpflichtung der Nordbahn gelegen sei, ihnen diese Zufahrt zu ermöglichen. — Demgemäss war also in dem gestellten Petite auch die Forderung um Anhaltung der Nordbahn zur Herstellung der erforderlichen Zufahrt und beziehungsweise Brücke insofern mit zu erblicken, als der Abspruch über das gestellte Petit durch jenen über die eventuelle Verpflichtung der Nordbahn bedingt war.

Es erscheint sonach die Einwendung ad 1, wie die Gegenschrift zutreffend ausführt, nicht begründet.

ad 2. Das gedachte Collectivbegehren vom 1. April 1893 war nur auf die in dem Protokolle vom 14. Juli 1892 aufgestellte Behauptung gestützt, dass die als Ueberfahrt über den Sazawka-Bach dienende Furt in Folge des Bahnbaues unpassirbar geworden sei, weil die Nordbahn das eine Bachufer um mehr als 1 Meter erhöht habe.

Allein diese Behauptung erwies sich nach dem Bauprojecte und dem Protokolle über die politische Begehung vom 25. April 1888 als unbegründet, da durch die Anlage der Bahn an der fraglichen Stelle eine Aenderung des Bachufers weder beabsichtigt war, noch vorgenommen, sondern lediglich der über die Furt führende Weg, Parcelle Nr. 1672/1, in einem vom Bachufer entfernten Theile umgelegt wurde. Es kann daher keinem Zweifel unterliegen, dass eine Verpflichtung der Bahn zu der von Johann Křižan und Genossen beanspruchten Herstellung im Sinne des Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, überhaupt nicht vorhanden war, und dass sonach auch zu einer commissionellen Erhebung kein Anlass vorlag.

ad 3. Diese Einwendung war darum zu übergehen, weil sie im Administrativverfahren nicht vorgebracht wurde, der Verwaltungs-Gerichtshof aber nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, an dem der angefochtenen Entscheidung zu Grunde liegenden actenmässigen Thatbestande festzuhalten hatte.

Bei dieser Sachlage konnte in der angefochtenen Entscheidung die von der Beschwerde behauptete Gesetzwidrigkeit oder Mangelhaftigkeit des Verfahrens nicht erkannt werden, und war daher die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

[Erkenntniss vom 24. Mai 1895, Z. 2662; H.-M.-Z. 28.618 ex 1895.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau Herstellung eines Wächterhauses.) An Stelle des bisherigen Wächterhauses Nr. 42 in km 69·8/9 der Strecke Hohenau—Bernhartsthal wurde ein neues geräumigeres Wächterhaus errichtet. [30. Juni, Z. 38.088.]

— (Bauliche Herstellungen am Bahnhofe in Krakau.) Für Zwecke des K. J. Borgenicht wurde auf dem Holzplatze Nr. 3 des Bahnhofes in Krakau ein Kanzleigebäude, eine Requisitenkammer und ein Kohlenschuppen hergestellt. [4. Juli, Z. 35.554.]

— (Linie Wien—Lundenburg—Brünn: Bauliche Herstellungen am Bahnhofe in Brünn.) Anlässlich der Erweiterung des Bahnhofes in Brünn wurde ein Locomotivschuppen mit einer Wasserstationsanlage, ein Kanzlei- und Wohngebäude sammt einer Strassenbrückenwaage, dann eine Geleisebrückenwaage sammt Waaghäuschen, ferners ein Verkehrskanzleigebäude, ein Kanzleigebäude nebst einer Strassenbrückenwaage im Kohlenhofe Nr. 1, sowie ein Weichenstellhaus bei km 142·6/7 und drei Nebengebäude hergestellt. [12. Juli, Z. 40.567.]

— (Linie Brünn — Prerau: Bauliche Herstellungen in der Haltestelle Wežek-Bochoř.) Die Errichtung einer Wartehalle und eines Nebengebäudes in der Haltestelle Wežek-Bochoř wurde genehmigt. [7. Juli, Z. 39.705.]

— (Linie Zauchtl — Bautsch: Wasserbeschaffungsanlage nächst km 15·827.) Für Zwecke des Ingenieurs und Steinbruchbesitzers Adolf Schittenhelm wurde nächst Kilometer 15·827 in der Gemeinde Jagsdorf ein Saugbrunnen, ein Pumpenschacht und eine dazugehörige Rohrleitung hergestellt. [30. Juni, Z. 37.993.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Umlegung der Geleise in der Strecke Mariahilferstrasse—Neubaugürtel: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Umlegung der Geleise in der Strecke der Mariahilferstrasse zwischen der Stumpergasse und dem Neubaugürtel die politische Begehung auf den 3. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 14.563.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung und Behebung derselben.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.)

29. Juli. In Folge wolkenbruchartigen Regens wurde die Strecke bei km 88 der Linie Rakonitz—Protivin überfluthet und auf eine Länge von 16 m mit Steingerölle vertragen. Zug 617 konnte nicht mehr passiren und musste in die Station zurückschieben.

30. Juli. Die Verkehrsstörung war um 3 Uhr Früh behoben

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 9. Juli, Z. 43.896, dem Reichstags-Abgordneten Alois Tüköry und Graf Aladar Jankovich für eine von der Endstation Pakrácz-Lippik der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Eisenbahn Neustadt-Barcs-Pakrácz-Lippik abzweigende und in deren Verlängerung diese über Kusonje, Dragović, Sponovica, Buć, Kamensko, Orljavac, Vilicselo und die Gemarkung der Gemeinde Bresztovac in der zukünftigen Station Pozsega der Flügelbahn Pleternica-Pozsega der Slavonischen Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 9. Juli, Z. 45.305, dem Einwohner von Salgo-Tarján, Edmund Szilárdy, für
   a) eine von Szécsény (Comitat Nógrád) aus über Endrefalva, Szalmatercs, Karancs-Ság, Ság-Ujfalu und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Hartyán bis zur Station Pálfalva (nächst Kis-Terenne) der Linie Budapest—Hatvan—Zólyom (Altsohl)—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende,
   b) eventuell für eine von der zukünftigen Station Kis-Hartyán der Linie a) abzweigende und diese über Puszta-Kökényes und die Gemarkung der Gemeinde Kaparó in der Station Kis-Terenne der vorgenannten Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 9. Juli, Z. 49.840, dem Reichstags-Abgeordneten Géza Melczer für
   a) eine von der Hauptstation Nagyvárad (Grosswardein) der Hauptlinie Budapest — Brassó (Kronstadt) — Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Tenke in der Station Kis-Jenö-Erdöhegy mit der Linie Kétegyháza—Uj-Szent-Anna der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen verbindende normalspurige Localbahnlinie,
   b) eine von der zukünftigen Station Tenke der Linie a) abzweigende, bis Bokszeg-Bél führende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn,

   auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 46.381, dem Budapester Einwohner Ignaz Irsai für eine von der Endstation Szent-Endre der Localbahn Budapest—Szent-Endre abzweigende, über Leányfalu-Telep und diese über die Gemarkung der Gemeinde Duna-Bogdány mit der Donau-Dampfschiffahrtsstation Visegrád verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 46.789, dem Einwohner von Miskolcz, Dr. Stefan Csáthy-Szabó, für eine von Alsó-Hamór (Comitat Borsod) aus mit Berührung der Diósgyörer Eisenfabriks- und Schienenwalzwerke der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bis zur Station Miskolcz der Linie Budapest—Hatvan—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 49.255, dem Grossgrundbesitzer Baron Géza Radvánszky und Consorten für
   a) eine von der Hauptstation Szolnok der Linien Budapest—Hatvan—Szolnok, Czegled—Szolnok, Szentes—Kun-Szent-Márton—Szolnok, Budapest—Nagyvárad—Brassó (Kronstadt)—Predeal und Budapest—Arad—Tövis der königl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diesen Knotenpunkt über Tószeg, Jász-Karajenö, Tisza-Várkony, Ó-Kecske, Uj-Kecske und die Gemarkung der Gemeinde Alpár in der Station Félegyháza mit deren Linien Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und Félegyháza—Csongrád,
   b) eine von der Station Félegyháza aus die Linie a) über Szent-László und Majsa in der Station Halas der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin),
   c) von der Station Halas aus die Linie b) über Jankovac, Felsö-Szent-István und die Gemarkung der Gemeinde Csávoly in der Station Baja mit der Linie Szabadka—Baja und der dortigen Donau-Dampfschiffahrtsstation

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
7. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 42.329, der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft für eine von der zukünftigen Station Kula der projectirten Localbahn Ó-Becse—Gombos-Bogojeva (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1894) abzweigende und diese über Cservenka, Szivácz und die Gemarkung der Gemeinde Keryer in der Station Zombor mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin) der königl Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
8. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 43.357, der Stadtgemeinde Pancsova für eine von der Station Pancsova der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Pancsova abzweigende, bis Bavaniste führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
9. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 43.456, dem Einwohner von Folyofalva, Reginald Tholnay, für eine von der Station Maros-Vásárhely der Localbahn Maros-Vásárhely—Szászrégen ausgehende, über Nyárád-Karasconfalva und die Gemarkung der Gemeinde Nyárád-Szereda bis Szóváta (Comitat Maros-Torda in Siebenbürgen) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
10. Mit Erlass vom 11. Juli, Z. 48.714, dem Gutsbesitzer Stefan Daubachy und dem Budapester Einwohner Dr. Rafael Neumann für eine von der Station Varasd der Localbahn Csáktornya-Zaprešić-Zágráb (Agram) und der Localbahn Varasd-Golubovec abzweigende und diese über Martianec-Dolnji, Ludbreg und die Gemarkung der Gemeinde Subotica in der Station Kapronсza (Kopreinitz) mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár — Zákány — Zágráb — Fiume verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Eisenbahnprojecte im Bereiche der Insel Schütt. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der zum Comitate Pozsony (Pressburg) gehörenden Insel Schütt (Csallóköz), deren Territorium nach den neuesten Principien der Landwirthschaft durchaus intensiv bewirthschaftet ist, haben den Beschluss gefasst, im Anschlusse an die im Bau begriffene und noch im Laufe des Herbstes zur Eröffnung gelangende Localbahn Pozsony—Duna-Szerdahely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47) ein diese derzeit als Sackbahn endige Linie ergänzendes Localbahnnetz zur Ausführung zu bringen. Zu diesem Behufe ist der Ausbau folgender Linien in Aussicht genommen:

1. eine von der derzeitigen Endstation Duna-Szerdahely der im Bau begriffenen Linie ausgehende und diese in der zukünftigen Station Komárom (Komorn [vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 27]) mit der projectirten Localbahn Uj-Szöny—Komárom—Ersékujvár (Neuhäusel [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 ex 1894]) verbindende Linie, welche als Fortsetzung der Linie Pozsony—Duna-Szerdahely die Insel Schütt ihrer ganzen Länge nach durchschneiden und von Komárom aus dieselbe in der Station Uj-Szöny mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest — Uj - Szöny — Bruck a. d. L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbinden wird;
2. eine gleichfalls von Duna-Szerdahely ausgehende Linie, die den Anschluss der zukünftigen Gesammtlinie Pozsony—Duna-Szerdahely—Komárom, mit Ueberbrückung des die Insel Schütt bildenden nördlichen Donauarmes, in der Station Galantha sowohl an die donaulinksuferseitige Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Galantha—Budapest, als auch an die Waagthalbahn, d. i. die Linie Galantha—Zsolna (Sillein), vermitteln wird. Durch den Anschluss an diese letztere Linie wird via Galantha—Duna-Szerdahely—Komárom—Uj-Szöny und weiterhin durch die Linie Uj-Szöny—Szombathely der Südbahn-Gesellschaft die derzeit kürzeste Verbindung des äussersten Nordwestens Ungarns mit dem grossen mittelungarischen, bezw. südwestlichen Betriebsnetze hergestellt werden.

Projectirte Localbahn Uj-Arad—Varjas. (Trassenbestimmung.) Die projectirte Localbahn Uj-Arad—Varjas (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33 ex 1894, Vorconcession Post 1) wird von der Station Uj-Arad der Linie Arad—Temesvár-Józsefváros aus diese, bezw. die Linien Budapest—Arad—Tövis der königl. Ungarischen Staatsbahnen, ferner die Linien Szeged—Arad und Arad—Guraholncz der Vereinigten Arader- und Csanáder Eisenbahnen mit der als Sackbahn endigenden Linie Válkány—Varjas, einer Flügelbahn der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova, verbinden. Die Trasse der Linie ist von Uj-Arad über Zádorlak, Uj-Bodrog, Uj-Vinga, Tömlak, Német-Szent-Péter, Munár, Székeskut und Nagy-Falu bis zur Anschlussstation Varjas bestimmt worden. Durch Vermittlung der 7 km langen Theilstrecke Varjas—Perjámos der Linie Válkány—Perjámos—Varjas wird die projectirte Linie Uj-Arad—Varjas in der Station Nagy-Becskerek durch die projectirte Linie Nagy-Becskerek—Perjámos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1894, Vorconcession Post b) weitere Anschlüsse an die Linien Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek der gleichnamigen Eisenbahn-Actiengesellschaft und an die Linien Nagy-Becskerek—Versecz und Nagy-Becskerek—Pancsova der Torontáler Localbahnen erhalten.

Projectirte Localbahn Kaposvár-Fonyód. (Baubeginn.) Der Bau der projectirten Localbahn Kaposvár-Fonyód (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48) ist, wie aus Budapest berichtet wird, bereits in Angriff genommen worden. Durch diese 52·2 km lange Linie, welche von der Haltestelle Fonyód der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof aus diese in der Station Kaposvár mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der königl. Ungarischen Staatsbahnen verbindet und durch die projectirte Linie Kaposvár—Szigetvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1894, Vorconssesion Post 5) Anschluss an die im Betriebe der königl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Linie Barcs—Szigetvár—Üszög(—Villány—Eszék) erhält, wird das Eisenbahnnetz des Comitates Somogy insbesondere für den Verkehr gegen Norden vervollständigt werden.

Projectirte Árvathalbahn, d. i. die Linie Kralován—ungar. - galiz. Landesgrenze. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Árva haben in einer unter Vorsitz des Comitats-Obergespans Georg Szmercsányi abgehaltenen Conferenz den Beschluss gefasst, den Ausbau des Árvathalbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 10) zu ermöglichen und die Regierung zu bitten, in Berücksichtigung der Armuth der dortigen Gebirgsbewohner dem Unternehmen die möglichst weitgehende materielle Unterstützung zu gewähren. Die projectirte Linie wird als normalspurige Localbahn von der Station Kralován (nächst Ruttka) der Hauptlinie (Oderberg—) Csácza—Ruttka—Kralován—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigen und einerseits über Also-Kubin und Turdosin bis zum Jablonka-Passe (Karpathen-Gebiet) und andererseits von Turdosin aus bis Polhora gleichfalls bis zur ungar.-galiz. Landesgrenze führen. Der Bau dieser Bahn ist für die gewerbfleissige, zumeist slovakische Bevölkerung des Árvaer Comitates von vitaler Bedeutung, nachdem das Comitat derzeit nur an dem äussersten Punkte seiner südlichen Grenze von einer Eisenbahn, d. i. der Linie Csácza—Kassa, berührt, im Falle des Ausbaues derselben aber seiner ganzen Länge nach, und zwar von Turdosin aus, gabelförmig durchschnitten werden wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate April.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat April vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	14
	in Stationen	12
Zusammenstösse	auf freier Bahn	2
	in Stationen	7
sonstige Betriebsunfälle		112
	zusammen	147

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	4	11
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	20	68
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	1
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	14	6
zusammen	38	86

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

	getödtet	verletzt
Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	—	3
Verwaltungsbezirk der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction in Berlin	1	—
„ Elberfeld	—	2
„ Erfurt	—	1
„ Essen	—	1
„ Königsberg i. Pr.	1	—
„ Magdeburg	—	1
königlich Sächsische Staatsbahnen	—	2
königlich Württembergische Staatsbahnen	1	1
grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen	1	—
wie vor	4	11

Bei den Betriebsunfällen wurden
22 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
71 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 35.656 km . . . 141 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2301 km . . . 6 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	253	164
bei den Privatbahnen	384	168

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:

bei den Staatsbahnen
der Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin,
die Main-Neckar-Eisenbahn und
der Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Essen;

bei den Privatbahnen
die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und
die Stargard-Küstriner Eisenbahn.

Italien. (Güterverkehr zwischen Italien und Dalmatien, Montenegro, Albanien, der Levante, Tunis, Tripolis, dem Rothen Meere und Indien.) Zum Zwecke der Erleichterung der Exportation von Gütern ab den Stationen des Adriatischen Netzes, sowie der unter Berührung des Adriatischen Netzes aus dem Auslande kommenden Transitsendungen nach den Häfen der in der Ueberschrift bezeichneten Länder ist von der Verwaltung des Adriatischen Netzes in Verbindung mit der Schiffahrts-Gesellschaft „Puglia“ und der Allgemeinen italienischen Schiffahrts-Gesellschaft ein Specialdienst via Venedig auf der nachstehenden Grundlage organisirt worden: Die in Betracht kommenden Sendungen in gewöhnlicher Fracht werden als nach der Station Venedig marittima bestimmt betrachtet und behandelt, und es finden darauf, je nach den Verhältnissen des einzelnen Falles, die für den internen oder für den internationalen Verkehr bestehenden Vorschriften Anwendung. Sendungen in Eilfracht sind behufs Abfertigung in Venedig marittima nach Venedig St. Lucia zu adressiren, wo sie der Schiffahrts-Gesellschaft übergeben werden. Für den Transport von Venedig nach den ausländischen Häfen gelten die Transportbestimmungen der genannten Schiffsgesellschaften, die Eisenbahn ist daher auch nicht verantwortlich für denselben nach Uebergabe des Gutes an Bord des Schiffes in Venedig, und es haftet dafür die Schiffsgesellschaft, gegen welche der Empfänger oder der Besitzer der Connossements (polizza di carrico) eine etwaige Klage zu richten hat. Die Sendungen müssen an die commercielle Agentur des Adriatisches Eisenbahnnetzes in Venedig adressirt sein, und der Absender muss auf den Originalpapieren genau angeben:

a) den Namen des definitiven Bestimmungshafens;
b) den Namen des wirklichen Empfängers oder statt dessen die Anweisung „an Ordre“;
c) den Namen der Schiffsgesellschaft, welche den Transport von Venedig bis zum Bestimmungshafen besorgen soll.

Das Connossement für den Seetransport wird von der Agentur der Schiffsgesellschaft in Venedig ausgefertigt, und zwar auf Grund der ihr von der localen commerciellen Agentur des Adriatischen Netzes gemachten, auf den vom Absender vorgelegten Documenten beruhenden Angaben. Ein Exemplar des Connossements wird gleichzeitig mit der bezüglichen Abfertigungsanzeige durch die gleiche commercielle Agentur dem Empfänger übersendet. Wenn der Empfänger vom Absender nicht bezeichnet und die Sendung „an Ordre“ gestellt ist, so muss der Frachtbrief mit der Abfertigungsanzeige durch Vermittlung der Abgangsstation dem Absender zugestellt werden. Wenn es in dem der Ursprungsstation vorgelegten Documente vom Absender schriftlich verlangt ist, so muss diesem das Connossement auch dann zugestellt werden, wenn der wirkliche Empfänger bezeichnet worden wäre. Die Fracht wird auf Grund der allgemeinen, der Special- oder Localtarife, welche für den internen Transport gelten, und nach Massgabe der internationalen allgemeinen, der Special- oder Ausnahmetarife berechnet, wenn es sich um Sendungen aus dem Auslande handelt. Für den Seetransport sind die besonderen Frachtsätze vorbehalten. Die Zahlung der Schiffsfracht muss in Gold oder in Papiergeld unter Zuzählung des Agio geleistet werden. Von den Stationen des Adriatischen Netzes

aus kann die Sendung für die ganze Transportstrecke frankirt oder in Ueberweisung aufgegeben werden. Indessen ist für leicht verderbliche oder für solche Güter, welche den Betrag der Fracht nicht decken, die Frankatur vorgeschrieben. Ab den Stationen des Adriatischen Netzes können die Sendungen entweder nur für den Eisenbahntransport oder aber auch für den Seeweg frankirt werden. Für die aus dem Auslande kommenden Güter kann die Fracht für den Seetransport nicht vorausbezahlt werden. Sie wird stets in Ueberweisung erhoben, und die Frankosendung, sei sie gewünscht oder obligatorisch, ist auf den Parcours bis Venedig marittima beschränkt.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1895, Nr. 6, S. 232.]

Schweiz. (Bundesgesetz, betreffend die Stimmberechtigung der Actionäre von Eisenbahn-Gesellschaften und die Betheiligung der staatlichen Behörden bei deren Verwaltung.) Der Nationalrath hat den Gesetzentwurf, betreffend die Stimmberechtigung der Actionäre von Eisenbahn-Gesellschaften und die Betheiligung der staatlichen Behörden bei deren Verwaltung, angenommen.

Russland. (Project einer directen Eisenbahnverbindung Kostroma-Riga.) In nächster Zeit soll der Bau der Linien Pskow—Bologoje (335 Werst) und Rybinsk—Jaroslaw (86 Werst) in Angriff genommen werden. Durch diese Linien werden die schon bestehenden Bahnstrecken Bologoje—Rybinsk einerseits mit der Linie Libau—Riga—Pskow, andererseits mit der Linie Jaroslaw—Kostroma und somit die letztere Stadt mit den baltischen Häfen Riga und Libau in directe Verbindung gebracht werden, was für den Waarenverkehr von grosser Bedeutung sein wird. Diese handelspolitische Wichtigkeit der projectirten Verbindung würde noch wesentlich gesteigert werden, falls Kostroma mit einem Punkte der bereits concessionirten Eisenbahn von Perm nach Kotlas a. d. Dwina verbunden werden sollte.

Türkei. (Stand der Arbeiten auf den syrischen Eisenbahnen.) Die Bahn von Beirut nach Damascus wurde bereits dem Verkehr übergeben. Mit dem Baue der Trambahn von Tripoli nach Saida, deren Trasse bereits festgestellt ist, wird voraussichtlich noch im laufenden Jahre begonnen werden. Die Bahn von Damascus nach Biredjik befindet sich noch im Stadium der Vorarbeiten, während auf der Linie von Acri über Caiffa nach Damascus noch immer Stillstand herrscht.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Vertheilung der Lieferfristen.) Ein Speditionshaus hat beim Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern angefragt, ob für eine Sendung, welche auf einem Theil der Transportstrecke zu den Bedingungen eines Specialtarifes mit verlängerter Lieferfrist befördert wurde, diese verlängerte Lieferfrist von der abliefernden Verwaltung in dem Falle in Anspruch genommen werden darf, dass auf ihrer Linie eine Transportverzögerung nachgewiesen werden kann. Das genannte Centralamt hat geantwortet, dass nach den Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Lieferfrist für die von dem Gute von der Versandtbis zur Bestimmungsstation zu durchlaufende Strecke ein Ganzes bilde. Die Empfangsverwaltung ist daher auch berechtigt, bei der Berechnung der Lieferfrist die in Rede stehende Zuschlagfrist einzurechnen; eine Reclamation wegen Verzögerung könnte nur dann eingebracht werden, wenn die auf Grund der angewandten Tarife sich ergebende Gesammtlieferfrist überschritten worden wäre.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1895, Nr. 6, S. 224.]

— (Verfügungsrecht des Absenders.) An das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern wurde die Anfrage gestellt, ob der Absender das Recht habe, nachträglich zu verfügen, dass das auf dem Transporte befindliche Gut unterwegs angehalten und nach einer auf einer Seitenlinie gelegenen Station dirigirt werde. Das genannte Centralamt hat geantwortet, dass das in Artikel 15 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr behandelte nachträgliche Verfügungsrecht des Absenders nur innerhalb des Rahmens des Frachtvertrages ausgeübt werden kann. Soll daher das Gut auf der tarifmässigen Transportroute angehalten und nach einer auf einer Seitenlinie gelegenen neuen Bestimmungsstation dirigirt werden, so gilt der ursprüngliche Frachtvertrag als aufgelöst, bezw. erfüllt, sobald das Gut auf der Ablenkungsstation zu seiner Verfügung gestellt und der Empfang desselben bescheinigt wird. Die Weiterbeförderung nach dem neuen Bestimmungsorte bildet den Gegenstand eines neuen Frachtvertrages und es muss also auch ein neuer Frachtbrief ausgestellt und der Eisenbahn übergeben werden. Dazu bedarf es in der Regel eines Bevollmächtigten am Orte der Neuaufgabe.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1895, Nr. 6, S. 224.]

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 19. Juli bei der Firma

„Localbahn Wodňan-Prachatitz"

Ferdinand Pechtel als Verwaltungsrath gelöscht und gleichzeitig Ottokar Mokrý als Verwaltungsrathsmitglied mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Ferner wurde bei der Firma

„K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn:

Otto Freiherr v. Wächter als Verwaltungsrathsmitglied gelöscht.

Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor. (Generalversammlung.) Am 24. Juni wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Dr. Robert Sturm die 1. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor abgehalten. Bei derselben waren 15 Actionäre anwesend, welche 1600 Actien mit 160 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsberichte betrug der in der Berichtsperiode, das ist vom 11. August bis Ende December 1894, erzielte Betriebsüberschuss nur 1334 fl., so dass die Gesellschaft gezwungen war, behufs Ermöglichung der Deckung der Zinsen und der Amortisation der Obligationen einen Zuschuss von 19.080 fl. aus dem Titel der Staatsgarantie anzusprechen. Die Versammlung nahm den Geschäfts- und Revisionsbericht genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium. Ferner beschloss die Versammlung über Antrag des Verwaltungsrathes, um Verlegung des Sitzes der Gesellschaft von Wien nach Klagenfurt, bezw. um Abänderung der §§ 3 und 4 der Statuten einzuschreiten. In den Revisionsausschuss wurden schliesslich die bisherigen Mitglieder Arnold Menkes und Alfred Egger wieder- und als Ersatzmann Leopold Ritter von Stockert neu gewählt.

In der hierauf abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurden Hermann Hinterhuber zum Präsidenten und Dr. Carl Ubl zum Vicepräsidenten gewählt. In das Executivcomité wurden Hermann Hinterhuber, Franz X. Wirth und Dr. Arthur Herzfeld berufen.

Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 26. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten, k. k. Baurathes Friedrich Ritter von Stach und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Josef von An der Lan die 22. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Nach dem pro 1894 erstatteten Geschäftsberichte verkehrten auf der Gesellschaftsbahn im Berichtsjahre 9078 Züge, welche 167.365 Personen, gegen 181.943 Personen im Jahre 1893, beförderten. Trotz der Minderbeförderung zeigen die Einnahmen keinen Ausfall, da die fortschreitende Entwicklung des Villenviertels einen erhöhten Gütertransport mit sich brachte. Der Verwaltungsrath machte noch Mittheilung von der Aufwendung grösserer Summen zu Investitionszwecken und schloss mit dem Ausdrucke der Zuversicht, dass der Ausbau der Stadtbahnlinie nach Heiligenstadt zur Prosperität des gesellschaftlichen Unternehmens wesentlich beitragen werde. Die Bilanz schliesst mit einem Betriebssaldo von 13.066 fl., welcher Betrag über Vorschlag des Verwaltungsrathes auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Nach der Wiederwahl des bisherigen Revisionsauschusses wurde die Generalversammlung geschlossen.

Localbahn Radkersburg-Luttenberg. (Generalversammlung.) Am 26. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Alexander Wannisch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Dr. Robert Sturm die zweite ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Radkersburg-Luttenberg abgehalten. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche 1985 Actien mit 97 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 erstatteten Geschäftsbericht beliefen sich die Bruttoeinnahmen der Bahn auf 24.004 fl. (— 1689 fl.). Abzüglich der Betriebskosten-Vergütung per 12.002 und der Verwaltungskosten per 436 fl. resultirt ein Einnahmenüberschuss von 11.565 fl. Hieraus war zunächst der aus dem Jahre 1893 unbedeckt gebliebene Betrag von 581 fl. zu decken. Nachdem ferner zur $4^1/_2$percentigen Verzinsung jener Forderung der Südbahn-Gesellschaft per 275.000 fl., für welche ihr die betreffenden Prioritätsobligationen noch nicht übergeben werden konnten, ein Betrag

von 12.375 fl. erforderlich ist, so ergibt sich neuerlich ein Abgang von 1390 fl., welcher aus dem Ueberschusse des Jahres 1895 zu decken sein wird. Der Bericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium ertheilt. Schliesslich wurden die bisherigen Revisoren wiedergewählt.

Unterkrainer Bahnen. (Generalversammlung.) Am 27. Juni wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Dr. Zdenko Ritter von Forster die 1. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Unterkrainer Bahnen abgehalten. Bei derselben waren 20 Actionäre anwesend, welche 27.507 Actien mit 2749 Stimmen vertraten. Der die Zeit von der Constituirung der Gesellschaft, das ist vom 4. Mai 1892 bis zum 31. December 1894, umfassende Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes wurde gleich dem Berichte des Revisionsausschusses genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen, das 148.750 fl. betragende Reinerträgniss zur Verzinsung und Tilgung der gesellschaftlichen Prioritätsschuld zu verwenden, wozu ein Betrag von 148.492 fl. erforderlich ist, und den Rest auf neue Rechnung zu übertragen. Aus den hierauf vorgenommenen Wahlen gingen Carl Fürst Auersperg neuerlich als Mitglied des Verwaltungsrathes, Alois Albrecht, Albert Samassa und Josef Springer als Mitglieder, Franz Langer und Alois Pauer als Ersatzmänner des Revisionsausschusses hervor.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Excellenz Freiherr von Schwegel zum Präsidenten und Hofrath Dr. Liharzik zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth. (Generalversammlung.) Am 27. Juni wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Theodor Edlen von Hankenberg die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth abgehalten. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche 5250 Actien mit 210 Stimmen vertraten. Der pro 1894 erstattete Geschäftsbericht constatirt, dass die Betriebsergebnisse im Gegenstandsjahre sich abermals gebessert haben. Die Verkehrseinnahmen betrugen inclusive der auf die Jahre 1887 bis 1890 entfallenden Rückvergütungen 140.848 fl., die reinen Betriebseinnahmen 127.612 fl. (+ 5283 fl. gegenüber dem Jahre 1893). Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 69.324 fl. (+ 519 fl.), so dass ein Betriebsüberschuss von 58.288 fl. resultirt. Nach Hinzurechnung der Zinseneingänge und des Gewinnvortrages ex 1893, sowie nach Abrechnung des Pachtes und der Steuer für die Strecke Ebenfurth—Landesgrenze und der sonstigen Gebühren und Spesen stand ein reiner Ueberschuss von 53.597 fl. der Generalversammlung zur Verfügung. Letztere beschloss über Antrag des vorher absolvirten Verwaltungsrathes, für die am 1. August zur Rückzahlung gelangenden 6 Stück verlosten Actien 1200 fl. zu reserviren, weiters dem Reserve- und Erneuerungsfond zusammen 1144 fl. zuzuweisen, auf die im Umlauf befindlichen 5667 Actien eine 4½percentige Dividende von zusammen 51.003 fl., sowie auf die am 1. August 1894 rückgezahlten 6 Stück Actien für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Juli 1894 je 5·25 fl. zu vertheilen und den Restbetrag von 219 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Generalversammlung.) Am 27. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Julius Ritter Leon von Wernburg die vierte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha abgehalten. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche 2075 Actien mit 64 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 vorgelegten Geschäftsberichte ergab das Gegenstandsjahr eine Totaleinnahme von 78.476 fl., welcher Ausgaben von zusammen 45.798 fl. gegenüberstehen, so dass ein reiner Betriebsüberschuss von 32.678 fl. resultirt. Die Versammlung beschloss nach vorheriger Absolvirung des Verwaltungsrathes, von obigem Betrage zur Auszahlung einer vierpercentigen Dividende an die Prioritätsactionäre 31.832 fl. zu verwenden und den erübrigenden Betrag von 864 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Carl Sulzbach, Anton Melzer und Dr. Hermann Grünebaum wurden wieder- und an Stelle des ausgetretenen Mitgliedes August Fleischmann Alfons von Huze neugewählt. Schliesslich wurde der bisherige Revisionsausschuss, bestehend aus den Herren Theodor Marschall und Dr. Alfred Schulhof, dann dem Ersatzmanne Dr. Theodor Jaklitsch, wiedergewählt.

In der hierauf abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurden Julius Ritter Leon von Wernburg zum Präsidenten und Dr. Carl Sulzbach zum Vicepräsidenten gewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXV. Stückes.) Das am 26. Juli herausgegebene CXXV. Stück enthält unter

Nr. 1152: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 23. Juli 1895, Z. 8373, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Gömör und Hont in Ungarn nach Salzburg.

Nr. 1153: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. Juli 1895, Z. 111.989, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Schweinen in mehreren politischen Bezirken Böhmens.

Nr. 1154: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 24. Juli 1895, Z. 12.441, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Hont und Gömör in Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 1155: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 23. Juli 1895, Z. 13.691, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Gömör und Hont in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1156: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 24. Juli 1895, Z. 21.049, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Gömör und Hont in Ungarn nach Steiermark.

— (Inhalt des CXXVI. Stückes.) Das am 27. Juli herausgegebene CXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1157: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. Juli 1895, Z. 108.320, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Comitaten und dem Stadtgebiete Pecs in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1158: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 19. Juli 1895, Z. 18.316, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Belovar-Kreutz und dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des CXXVII. Stückes.) Das am 29. Juli herausgegebene CXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1159: Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Handels und des Ackerbaues vom 12. Juli 1895, R.-G.-Bl. Nr. 98, betreffend die Ausfuhr von Schweinen aus dem Königreiche Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthume Krakau und aus dem Herzogthume Bukowina.

Nr. 1160: Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Handels und des Ackerbaues vom 12. Juli 1895, R.-G.-Bl. Nr. 99, betreffend eine Abänderung der in der Ministerialverordnung vom 21. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 115, enthaltenen Bestimmungen zur Regelung der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Königreiche Rumänien in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Nr. 1161: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 24. Juli 1895, Z. 12.024, betreffend die Abänderung der in der hohen Ministerialverordnung vom 21. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 115, enthaltenen Bestimmungen zur Regelung der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Königreiche Rumänien in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Nr. 1162: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 24. Juli 1895, Z. 9532, betreffend die Ausdehnung des Verbotes der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn nach Kärnten auf die ungarischen Comitaten Hont und Gömör.

Nr. 1163: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 27. Juli 1895, Z. 72.387, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Niederösterreich.

Nr. 1164: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 23. Juli 1895, Z. 9654, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Hont und Gömör in Ungarn nach Krain.

Nr. 1065: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 23. Juli 1895, Z. 14.741/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Gömör und Hont in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1166: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. Juli 1895, Z. 114.652, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Hont und Gömör in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1167: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 22. Juli 1895, Z. 60.966, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Belovar-Kreutz und dem Stadtgebiete Warasdin in Croatien-Slavonien nach Galizien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages XV zum Theil II des Verbandsgütertarifes vom vom 1. September 1891.

Mit 15. August 1895 tritt der obbezeichnete Tarifnachtrag, welcher Ergänzungen und Aenderungen der Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen enthält, in Kraft.

Auskunft hierüber ertheilt das k. k. Bahnstationsamt Lindau-Rangirbahnhof, das Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien, I., Johannesgasse 29, und die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck.

Wien, am 27. Juli 1895. [537]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IV zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Göpfritz — Gross-Sieghart s gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Jänner 1895), der Nachtrag IV zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Ergänzungen des Haupttarifes;
II. den Tarif und Kilometerzeiger für die Localbahn Göpfritz—Gross-Sieghart s.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen gegen Erlag von je 10 Kreuzer per Stück erhältlich.

Wien, am 29. Juli 1895. [538]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages II zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und des Nachtrages II zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 15. September 1895 tritt der Nachtrag II zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Derselbe enthält:

I. den Kilometerzeiger für die neueröffnete Station Baden-Frachtenbahnhof;
II. Aenderungen des ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeigers und des Nachtrages I hiezu.

Mit 15. September 1895 gelangt weiters der Nachtrag II zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn zur Ausgabe.

Derselbe enthält nebst Berichtigungen die durch den vorbezeichneten Nachtrag II zum Kilometerzeiger bedingten Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare dieser Nachträge sind ab 1. September 1895 bei der gesellschaftlichen Betriebs-Direction in Budapest, sowie durch die Stationen (in Wien am Südbahnhofe bei der Cassa V für Rundreisebillets) zu beziehen, und zwar:

der Nachtrag II zum Kilometerzeiger zum Preise von 20 Heller,
der Nachtrag II zu den Stationstarifen zum Preise von 10 Heller per Stück.

Wien, am 30. Juli 1895. [539]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft.

Fahrpreisermässigung für Schüler und Schülerinnen auf der Strecke Göding—Holics.

Vom 1. September 1895 angefangen wird jenen in Holics wohnenden Schülern und Schülerinnen im Alter von mehr als zehn Jahren, welche eine in Göding gelegene, das Oeffentlichkeitsrecht geniessende Schule besuchen, auf Grund eigener, für je ein Schuljahr geltender Legitimationen rücksichtlich der Fahrt von Holics nach Göding, bezw. in umgekehrter Richtung die Beförderung zum halben Fahrpreise der benützten Wagenclasse zugestanden.

Die erwähnten Legitimationen, rücksichtlich deren Benützung die auf der Rückseite derselben vorgedruckten Bestimmungen gelten, sind bei der Stationscasse in Göding zum Preise von 2 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 25. Juli 1895. [540]

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich und Ungarn).

Aufhebung der Ausnahmesätze für Pflaumen etc. bosnischer Herkunft.

Am 1. October 1895 treten die in den Tarifheften 1 und 4, bezw. in den Nachträgen dazu für den Verkehr von Wien etc. und Budapest bestehenden Sätze des Ausnahmetarifes 4 (für getrocknete Pflaumen etc. aus Bosnien und Serbien) für die aus Bosnien herstammenden Sendungen ausser Kraft.

Von dem genannten Tage ab werden für derartige Sendungen die Sätze der Wagenladungsclasse B, bezw. die allgemein für Pflaumen etc. bestehenden Ausnahmesätze berechnet.

Wien, am 29. Juli 1895. [541]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güter- und Holzverkehr. (Wiedereinführung directer Frachtsätze.) Die seit dem 1. December 1894 aufgehobene directe Abfertigung mit den Stationen der Strecken Dillenburg—Strassebersbach, Betzdorf — Daaden und Wissen — Morsbach des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. wird am 1. August zu den vor dem genannten Zeitpunkt giltig gewesenen directen Frachtsätzen wieder hergestellt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1167	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C	Kolin	Chlumetz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	11·8 kr.	6·4 kr.	5·4 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Chlumetz bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Chlumetz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
1168	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsgütertarifes	den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar: A. Bilin, Brüx, Dux-Liptitz, Eichwald, Eisenberg, Görkau, Kaschitz, Klostergrab, Neuhütten, Obergeorgenthal, Oberleutensdorf, Ossegg, Ossegg-Riesenberg, Podersam, Prag K.F.J.B. transit, Pürglitz, Rudig, Saaz, Stadtl, Teplitz-Waldthor, Zbečno; B. den übrigen Verband-Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Mylau Bahnhof und Mylau Haltestelle } der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 10. August 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1895	Theil II. Heft 1 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsgütertarifes vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b für Reichenbach i. Voigtl. (Sächsische Staatsbahnen),*) erhöht um die nachstehenden Beträge, und zwar

im Verkehre zwischen / und den	Mylau Bahnhof		Mylau Haltestelle	
	Zuschläge zu den Taxen des Ausnahmetarifes			
	6 a	6 b	6 a	6 b
	Markpfennig pro 100 Kilogramm			
ad A } genannten Stationen	3	2	3	2
ad B } genannten Stationen	5	2	6	2

*) Soweit bezüglich der Frachtsätze für Reichenbach i. Voigtl. Coursdifferenzen bestehen, sind dieselben auch im Verkehre mit Mylau Bahnhof und Mylau Haltestelle zu berücksichtigen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1169	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Bord-, Pflaster- und Saumsteine aus der Position S, 57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I b) Bruchsteine der Position S, 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Molit	Volksgarten	Frachtgutmässige Aufgabe und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer a) 61 b) 44	a) 23 b) 16	a) 38 b) 28	Im Kartirungswege		
					Czernowitz und Zuczka				a) 63 b) 45	a) 25 b) 17	a) 38 b) 28			
1170	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, u. zw. Mauer-, Pflaster- u. Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtlich aus Lehm (gewöhnlichem Thon), aus der Posit. Z, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Niederlindewiese	Freiwaldau-Gräfenberg	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	5·9 kr. ö. W.	3·3 kr. ö. W.	2·6 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1171	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz, roh und roh bearbeitet, Eisenbahnschwellen und Grubenholz. (Siehe Nomenclatur im Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 des Tarifes für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina)	Zielona, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	einer der im Tarif Theil II, Heft 2 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina (giltig vom 1. April 1895) unter Tariftabellen in Schnitt-Tafeln I b, II b und III b enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina Theil II. Heft 2, giltig vom 1. April 1895	Vom 1. August 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. April 1895	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe nachstehende Tabelle				

Schnitt-Tafel I a — Ausnahmetarif A

Vom Schnittpunkte bis	Frachtsatz (für 100 kg in Pfennig)	Coursdifferenz (für 100 kg in Pfennig)
Zielona . . .	90	1

Schnitt-Tafel II a — Ausnahmetarif B, C, D — Abtheilung α

Vom Schnittpunkte bis	Frachtsatz (für 100 kg in Pfennig)	Coursdifferenz (für 100 kg in Pfennig)
Zielona . . .	90	1

Schnitt-Tafel III a — Ausnahmetarif B, C, D — Abtheilung β

Vom Schnittpunkte bis	Frachtsatz (für 100 kg in Pfennig)	Coursdifferenz (für 100 kg in Pfennig)
Zielona . . .	63	1

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1172	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Knochen	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Schönweid (chem. Fabrik)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindest. für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	51·5 kr.	50 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
			Knochenfett	Schönweid chem. Fabrik	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)				92 kr.	70 kr.	22 kr.			
1173	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisenconstructionstheile	Stefanau Hohenstadt transit	Hronov	Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 15. August 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 15. September 1895	Localtarif	Verschieden	42·7 kr. 35·5 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende October 1895, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1174	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classe I	Kromau	Wien St.E.G. oder vice versa	Aufgabe von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	80·3 kr.	68 kr.	12·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1175	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Presslinge und Zuckerrübenabfälle	Segen-Gottes	Siluvka	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	12·3 kr.	9·2 kr.	3·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1176	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Tafelglas, ungeschliffenes	Settenz (Aussig-Teplitzer Eisenbahn)	Dombovár Eszék Györ Kaposvár Pápa Pécs Vukovár Zala-Egerszeg Kanizsa Sopron (S.B. u. R.Oe.E.E.) Sziszek Szombathely Zágráb S.B.	a) Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Besteht kein directer Tarif		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (a, b, c — siehe folgende Aufstellung)		Im Kartirungswege		

Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Nr. 1176):

nach	a)	b)	c)
Dombovár	796	500	352
Eszék	901	556	390
Györ	540	344	236
Kaposvár	778	518	361
Pápa	592	376	258
Pécs	805	534	368
Vukovár	926	556	390
Zala-Egerszeg	637	442	302
Kanizsa	653	470	310
Sopron (S.B. u. R.Oe.E.E.)	494	338	240
Sziszek	808	576	375
Szombathely	564	394	272
Zágráb S.B.	765	545	356

Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1177	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter des Specialtarifes 1	Vlarapass loco und transito	Bisenz-Pisek K.F.N.B.	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 34·5		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze für Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. trs. (für Sendungen von Szakolcza) und Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. loco gelten über die Route via Rohatetz und die übrigen Frachtsätze über die Route via Hradisch
				Bilnitz-Brumow						33				
				Bohuslawitz a. V.						30·3				
				Hradek-Slavičin						28·8				
				Bojkowitz						24·3				
				Nezdenitz						22·8				
				Aujezd-Luhatschowitz						20·8				
				Ungar.-Bród						19·2				
				Hradschowitz						16·8				
				Poppowitz						15·2				
				Kunowitz						13·2				
				Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. trs. (für Sendungen von Szakolcza)					kr. 14·6	9·6	kr. 5			
				Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. loco					14·6	13·6	1			
				bezw. vice versa										
1178	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Basaltschotter	Bautsch	Kremsier	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Bestimmung der Sendungen zu Beschotterungszwecken der Zufahrtsstrasse zum Bahnhofe in Kremsier; Erscheinen der Stadtgemeinde Kremsier auf den Frachtbriefen als Empfängerin der Sendungen; Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	31·7 kr.	25·4 kr.	6·3 kr.	Im Kartirungswege		
1179	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzsägespäne (Holzsägemehl), verpackt, Holzmehl	Triest und Fiume	Kiefersfelden	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Vorschriften für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr zur Aufgabe gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg: 21·59	15·68	5·91	Kartirung		
				oder umgekehrt										
			Holzsägespäne (Sägemehl), unverpackt	Kiefersfelden	Triest				20·22	15·67	4·55			

1180 — Südbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 88 vom 30. Juli 1895 unter fortlaufender Nr. 1161 veröffentlichte Tarifermässigung für Trockentrebern (Biertrebern, Malztrebern) von Triest nach Miesbach und Oberdorf b. B. gilt auch in umgekehrter Richtung, d. h. von Miesbach und Oberdorf b. B. nach Triest, und weiters finden die nach dieser Kundmachung für den Verkehr ab Triest giltigen ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre nach und von Fiume Anwendung. Die betreffenden Frachtsätze verstehen sich in Francs pro Tonne = 1000 kg

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1181	**Südbahn-Gesellschaft**		Ordinäre Glasflaschen in Steigen, Kisten, Körben, Harassen verpackt oder auch in Juteballen oder Leinwand eingenäht	Graz S.B.	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die bezüglichen Sendungen müssen nach türkischen, griechischen, ägyptischen, russischen, französischen oder spanischen, dann nach über Gibraltar oder über den Suezcanal zu bedienenden Hafenplätzen zum Export gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	156 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	121 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	35 Heller	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 33 vom 16. März 1895, fortl. Nr. 511, verlautbarte Begünstigung gegenstandslos
1182	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle zu Regiezwecken der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Franz Josef-Stollen	Bodenbach Eger Franzensbad Klingenthal Moldau Reitzenhain Tetschen Weipert	Einhaltung der im Tarife für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr vom 10. September 1892 enthaltenen Tarifbestimmungen. Die betreffenden Sendungen, welche dem Frankaturzwange unterliegen, müssen an eine Dienststelle der kgl. Sächsischen Staatsbahnen adressirt sein und es muss die Anwendung dieser Frachtsätze, sowie die gewünschte Uebergangsstation auf dem Frachtbriefe vorgeschrieben sein	Vom 15. August 1895 bis auf Weiteres, längstens bis zur Durchführung im Tarifwege	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark pro 10000 kg 19·5 48·7 48·3 48·6 28·0 31·7 19·5 39·6		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr von Mark 1·40 pro 10000 kg nicht enthalten
1183	**Oesterr. Nordwestbahn**		Ordinäre Töpfer- und Steingutwaaren, verpackt	Wolframitzkirchen	Wien Oe.N.W.B.	Aufgabe a) als Stückgut b) von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif		ad a) Classe II „ b) „ A „ c) „ B		Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch die Partei

A) **Im Kartirungswege,** wenn die bezüglichen Sendungen mit directen Frachtbriefen an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd behufs Weiterbeförderung nach einem der vorbezeichneten Hafenplätze zur Aufgabe kommen.

B) **Im Rückvergütungswege:** Gegen auf schliessende Firma

1. bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine,
2. bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe; in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

1184 — **Oe.N.W.B.** — Betheiligten Verwaltungen

Ostdeutsch-Oesterr. Verband. Theil II, Heft 3.

Ausnahmefrachtsätze für Malz.

Bis auf Weiteres gelangen die im Ostdeutsch-Oesterr. Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Jänner 1894, sowie in den Nachträgen enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. auch für Malz zur Anwendung.

1185 — **Localb. Privoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz**

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 82, Seite 1280 vom 16. Juli c. erschienene Kundmachung wird dahin richtig gestellt, dass die in Nr. 145 vom 18. December 1894 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums unter Nr. 2474 publicirte Ermässigung für Eil- und Frachtgüter auf der Localbahn Privoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz am 27. August d. J. ausser Kraft tritt und dass von diesem Tage an die alten Tarife wieder zur Einhebung gelangen.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index pro II. Quartal 1895 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 90. **Wien, 3. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 22. Juni 1895,*) wirksam für das Erzherzogthum Oesterreich ob der Enns, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung.

Ueber Antrag des Landtages Meines Erzherzogthumes Oesterreich ob der Enns finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Ausführung von Eisenbahnen niederer Ordnung, welche entweder Hauptbahnen unter sich oder mit grösseren Gebieten des Landes zu verbinden oder ganze Gegenden des Landes einander zu nähern, den Verkehr nach verschiedenen Richtungen zu vermitteln, somit einem allgemeinen Verkehre zu dienen bestimmt sind, kann vom Lande gefördert werden:

1. entweder durch Uebernahme von voll einzuzahlenden Actien der Eisenbahnunternehmung durch das Land oder
2. durch Garantirung eines jährlichen Reinerträgnisses auf eine bestimmte Reihe von Jahren.
3. Unter Umständen kann das Land selbst den Bau einzelner Localbahnen in eigener Verwaltung durchführen.

§ 2.

Der Landtag bestimmt in jedem einzelnen Falle, ob gegebenenfalls und in welcher Weise in Gemässheit des § 1 die Förderung des Baues einer Eisenbahn niederer Ordnung einzutreten hat, und beschliesst insbesondere das Ausmass der finanziellen Betheiligung des Landes an der Unternehmung.

Hiebei haben als leitende Gesichtspunkte zu gelten: die voraussichtliche verhältnissmässige Rentabilität der Bahn; die grössere oder mindere Summe der durch die Eisenbahnanlage in Folge des vermehrten oder verminderten Verkehres dem Lande erwachsenden Auslagen, bezw. Ersparungen im Strassen- und Brückenwesen; die zu erlangende grössere oder geringere Einflussnahme des Landes auf Verwaltung und Betrieb der Bahn.

§ 3.

Ueberdies ist jede finanzielle Betheiligung des Landes an einer Eisenbahnunternehmung niederer Ordnung, sowie die allfallsige Uebernahme des Bahnbaues durch das Land in eigener Verwaltung von der Voraussetzung abhängig, dass Seitens der Interessenten und des Staates oder Seitens eines von beiden Theilen allein

1. Beträge zu dem vom Landesausschusse geprüften und richtiggestellten Bauaufwande, die Kosten der Ausrüstung eingerechnet, in der Höhe von mindestens einem Drittel à fonds perdu oder gegen Ueberlassung von Stammactien des Unternehmens, welche zum vollen Nennwerthe zu übernehmen sind, zugesichert werden oder
2. auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen und entsprechend sichergestellt wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der betreffenden Bahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagecapitales innerhalb 90 Jahren nicht ausreichen sollten, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel dieses jährlichen Gesammterfordernisses zu leisten.

Die im § 1 vorgesehene Uebernahme von Actien durch das Land kann nur erfolgen, wenn das übrige zur Ausführung des betreffenden Bahnbaues erforderliche Anlagecapital von Seiten der Interessenten, eventuell mit Beihilfe des Staates, ohne weitere Belastung des Landes aufgebracht wird.

---

*) Enthalten im XI. Stücke des Landesgesetz- und Verordnungsblattes für das Erzherzogthum Oesterreich ob der Enns vom Jahre 1895 unter Nr. 20.

§ 4.

Die Ausführung der im § 1 bezeichneten Eisenbahnen kann auch auf Grund einer vom Landesausschusse zu erwerbenden Bau- und Betriebsconcession oder in Durchführung einer von dritten Personen erworbenen Concession in Gemässheit der für die Concessionirung, den Bau und Betrieb von Localbahnen bestehenden gesetzlichen Vorschriften nach den Bestimmungen dieses Gesetzes durch das Land erfolgen.

§ 5.

Der Landtag kann die Durchführung des Baues einer Eisenbahn durch den Landesausschuss beschliessen, wenn nach den besonderen Verhältnissen die Durchführung des Baues in der Verwaltung des Landes sich als vortheilhaft und zweckentsprechend darstellt.

Unter der gleichen Voraussetzung kann auch ein von anderen Unternehmern in Angriff genommener Bahnbau mit Genehmigung der Regierung durch den Landesausschuss zur weiteren Durchführung auf Kosten der Unternehmung nach Massgabe der mit der letzteren oder den sonstigen Interessenten abgeschlossenen Verträge übernommen werden.

§ 6.

Bei Durchführung des Baues einer Eisenbahn durch das Land können zur Aufbringung des Aufwandes unter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften und mit besonderer staatlicher Genehmigung Eisenbahn-Schuldverschreibungen ausgegeben werden, welche höchstens mit vier Percent zu verzinsen, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbar und auf die für die betreffende Bahn eröffnete Eisenbahnbuch-Einlage sichergestellt sein müssen.

§ 7.

Der Bau von Eisenbahnen niederer Ordnung, welche in Gemässheit dieses Gesetzes zu Stande kommen, ist entweder durch Staatsorgane oder vom Landesausschusse oder von den Concessionären unter Aufsicht des Landesausschusses, und in diesen beiden letzteren Fällen, unbeschadet des dem Staate gesetz- und concessionsmässig oder Kraft besonderen Vorbehaltes zustehenden Aufsichtsrechtes, in einer den Interessen des Landes entsprechenden Weise durchzuführen. Die Vergebung der Bauarbeiten und der Lieferungen durch die Concessionäre bedarf der Genehmigung des Landesausschusses.

Der Betrieb solcher Bahnen ist entweder auf Grund von Betriebsverträgen, welche durch den Landesausschuss oder mit dessen Genehmigung abzuschliessen sind, der Staatsverwaltung oder der Verwaltung der anschliessenden Bahn gegen Vergütung der eventuell pauschalmässig festzusetzenden Betriebskosten zu übertragen; bei dem Abgange einer diesfälligen Vereinbarung aber, unbeschadet des gesetz- und concessionsmässigen Einlösungs- und Heimfallsrechtes des Staates, für Rechnung der Bahngesellschaft oder des Landes in dessen Verwaltung zu führen.

Für jede auf Grund dieses Gesetzes hergestellte Bahn ist eine besondere Betriebsrechnung zu führen, und zwar auch dann, wenn für die betreffende Bahn keine besondere Actiengesellschaft gebildet wird.

§ 8.

Für jene Bahnen, deren Baucapital ganz oder zum Theil durch Uebernahme von Stammactien Seitens der Interessenten, des Landes oder des Staates zugesichert erscheint, und welche nicht Bestandtheile einer bereits einer Actiengesellschaft gehörigen Bahn werden sollen, sind besondere Actiengesellschaften zu bilden, für welche der Betrieb von der Staatsverwaltung oder von der Verwaltung der Anschlussbahn, beim Abgange einer diesfälligen Vereinbarung aber vom Landesausschusse zu übernehmen ist. In den Statuten solcher Actiengesellschaften muss bestimmt sein, dass die Functionen des Vorstandes der Gesellschaften unentgeltlich zu versehen sind, und dass von den Mitgliedern des Vorstandes, der höchstens aus zehn Personen zu bestehen hat, zwei vom Landesausschusse nominirt werden.

§ 9.

Wenn behufs der Geldbeschaffung für in Gemässheit dieses Gesetzes auszuführende Eisenbahnen Prioritätsactien ausgegeben werden, so haben dieselben Anspruch auf eine höchstens vierpercentige Vorzugsdividende vom Nominalbetrage vor den Stammactien. Insoferne Prioritäts- oder Stammactien in Folge dieses Gesetzes (§ 1) in den Besitz des Landes gelangt sind, dürfen sie vor Ablauf eines Jahres, von der Betriebseröffnung der betreffenden Bahnlinie an gerechnet, nicht veräussert werden.

§ 10.

Erklärungen der Interessenten (Gemeinden und Private), womit dieselben zur Uebernahme von Actien und Garantien, Beitragsleistungen à fonds perdu, Grundabtretungen, Materiallieferungen und sonstigen Naturalleistungen sich verpflichten, müssen rechtsverbindlich in der vom Landesausschusse festzusetzenden Form abgegeben werden.

Bei der Führung eines Bahnbaues durch das Land (§ 5) sind die rechnungsmässig ermittelten Zuschussbeträge aus Beitragsleistungen der Interessenten von den Verpflichteten vorbehaltlich der nachträglichen Austragung etwaiger bei der Prüfung der Rechnung durch die Staatsverwaltung sich ergebenden Anstände an die Landescasse in Linz einzuzahlen.

Rückständige Leistungen können über Verlangen des Landesausschusses sowohl von Gemeinden als auch von einzelnen Privatinteressenten im Wege der politischen Execution eingebracht werden.

§ 11.

Bei Feststellung der Bedingungen für die Zulässigkeit der Benützung von Landes-, Bezirks- und Gemeindestrassen zur Anlage von Eisenbahnen niederer Ordnung hat in jenen Fällen, in welchen der Landesausschuss gemäss § 15 des das Strassengesetz vom 11. December 1869 abändernden Landesgesetzes vom 29. Jänner 1891, G.- u. V.-Bl. Nr. 7, die Benützungsbewilligung zu ertheilen berechtigt ist, der Grundsatz zu gelten, dass für eine

solche Benützung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten ist, und dass alle thunlichen, zum mindesten aber jene Erleichterungen und Begünstigungen Anwendung zu finden haben, welche nach den jeweilig geltenden Normen für Reichsstrassen vorgeschrieben sind.

§ 12.

Das Jahreserforderniss für die auf Grund dieses Gesetzes durch das Land übernommenen Verpflichtungen ist, so lange kein besonderer Localeisenbahnfond gegründet wird, durch den Landesvoranschlag anzusprechen und in diesem zu bedecken. Mit dem jährlichen Rechnungsabschlusse ist die Verwendung der bewilligten Geldmittel nachzuweisen.

§ 13.

Zur periodischen Berathung der beim Baue und Betriebe der Localbahnen in Frage kommenden Angelegenheiten wird ein Landeseisenbahnrath gebildet. Der Zeitpunkt des Inslebentretens desselben wird der Beschlussfassung des Landtages vorbehalten.

§ 14.

Zur Besorgung der technisch-administrativen Geschäfte in Ansehung der auf Grund dieses Gesetzes zur Ausführung kommenden Localbahnen, insbesondere zur Prüfung der vorgelegten Eisenbahnprojecte, fungirt als Executivorgan des Landesausschusses das Landesbauamt.

§ 15.

Die Zusammensetzung, die Organisation und der Wirkungskreis des Landeseisenbahnrathes wird seinerzeit (§ 13) vom Landtage über Antrag des Landesausschusses festgesetzt werden.

§ 16.

Dem Landtage bleibt vorbehalten die Beschlussfassung und Entscheidung:

1. über den Bau von Bahnen, welche auf Grund dieses Gesetzes hergestellt werden sollen;
2. über die Veräusserung oder Verpachtung der auf Grund dieses Gesetzes vom Lande selbst hergestellten Bahnen;
3. über die Art der Geldbeschaffung für die durch das Land selbst zu bauenden Bahnen, endlich
4. über die Art und Höhe der den einzelnen Bauunternehmungen aus Landesmitteln zu gewährenden Beiträge oder der Zinsengarantien.

§ 17.

Dem Landesausschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung der nach § 16 der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse.

Insbesondere obliegt dem Landesausschusse:

die Prüfung der vorgelegten Projecte, sowie die Einleitung und Durchführung der Vorerhebungen, Verhandlungen und Berathungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes; der Abschluss von Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung; die Erwerbung der definitiven Concession für solche neue Bahnbauten, welche vom Landtage zur eigenen Durchführung beschlossen werden; der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für solche Bahnbauten; die Ueberwachung des Baues und Betriebes der Eisenbahnen; die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen; die Ausführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Landtagsbeschlüsse erforderlichen finanziellen Transactionen, kurz sämmtliche zur Durchführung der bezüglichen Landtagsbeschlüsse nothwendig werdenden und zweckmässigen Massnahmen.

Der Landesausschuss kann auch über Ansuchen der Interessenten die Ausarbeitung von Projecten und Ertragsberechnungen von Bahnen niederer Ordnung gegen Ersatz der Kosten dieser Arbeiten besorgen, insoweit es die ihm zu Gebote stehenden Arbeitskräfte erlauben.

§ 18.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, des Handels und der Finanzen betraut.

Wien, am 22. Juni 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p. **Böhm** m. p. **Wittek** m. p.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 25. Juni 1895,*) betreffend die Auflassung der Hauptzollamts-Expositur 3 Canal grande in Triest und Errichtung einer Hauptzollamts-Expositur Nr. 3 am Molo IV in Triest.

Die in dem mit Verordnung vom 1. August 1891, R.-G.-Bl. Nr. 154, herausgegebenen Verzeichnisse der Zollämter und Zollstellen des österreichisch ungarischen Zollgebietes unter P. Nr. VIII 16, II, Gruppe 3, angeführte Zollexpositur Canal grande des Hauptzollamtes in Triest wurde mit Ende Mai 1895 aufgelassen, dagegen die Hauptzollamts-Expositur Nr. 3 am Molo IV in Triest mit 1. Juni 1895 errichtet.

Böhm m. p. **Wittek** m. p.

*) Enthalten in dem am 20. Juli 1895 ausgegebenen LI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 102.

Ausdehnung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Kammer nach Mondsee auf die Strecke von Kammer zur Station Gmunden der k. k. Staatsbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem k. und k. Kämmerer August Horváth von Szt. György in Kammer am Attersee und Consorten mit dem Erlasse vom 13. Jänner 1895, Z. 963 (Verordnungs-Blatt Nr. 15 vom 2. Februar 1895), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Kammer der Localbahn Vöcklabruck-Kammer nach Mondsee unter den in dem bezogenen Erlasse bezeichneten Vorbehalten und Bedingungen auf die Fortsetzungsstrecke von Kammer bis zur Station Gmunden der k. k. Staatsbahnen ausgedehnt.

Wien, am 20. Juli 1895. Z. 35.556.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Juni.) Zu den mit Ende des Monates Mai in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 270·290 km sind im Monate Juni durch den Baubeginn der Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów (Tarnopol) in der Theilstrecke Podwysokie—Ostrów 72·400 km, ferner durch den Baubeginn des Loses 4a (km 5·804—6·146) der Gürtellinie 0·340 km, und des Loses 4c (km 6·236—6·879) derselben Linie der Wiener Stadtbahn 0·640 km, weiters durch den Baubeginn des ersten Theiles der Ybbsthalbahn in der Localbahnstrecke Waidhofen a. d. Ybbs—Hollenstein 25·566 km, und endlich durch den Baubeginn der Localbahn Lemberg (Kleparów)—Janów 17·481 km zugewachsen. Da keine Betriebseröffnung stattfand, so standen demnach mit Schluss des Monates Juni 386·717 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 119·068 km auf Staatsbahnen, 23·320 km auf private Hauptbahnen und 244·329 km auf Localbahnen entfallen. Die Zahl der im Monate Juni beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat die Höhe von 16.612, gegen 10.446 im Vormonate, erreicht, d. s. 43 Arbeiter per Kilometer im Durchschnitte. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75 vom 29. Juni.)

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Haltestelle Neudorf: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Budweis hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für Erweiterungsbauten in der Betriebsausweiche und Haltestelle Neudorf für den 3. August anberaumt.
[G.-I.-Z. 13.211.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Verlegung und Unterführung einer Bezirksstrasse unter der Bahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlegung und Unterführung der Bezirksstrasse von Krakau nach Pradnik—Bialy unter der Bahn bei km 410·615 für den 5. August anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Hofrath und Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Krakau Kasimir Ritter von Laskowski betraut.
[G.-I.-Z. 14.088.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Veränderung in der Station Baden.) Für die Adaptirung und Vergrösserung des Gepäckslocales im alten Aufnahmsgebäude der Station Baden wurde die Baubewilligung ertheilt. [10. Juli, Z. 39.958.]

— (Brückenreconstruction.) Die Reconstruction der Eisenconstructionen in den beiden Geleisen der Objecte in km 8·325, 341·210 und 342·502 wurde genehmigt.
[2. Juli, Z. 37.877.]

— (Linie Bruck—Leoben: Anbringung eines Gehsteges.) An der Ueberfahrtsbrücke in km 15·485 wurde ein Fussweg hergestellt. [7. Juli, Z. 39.337.]

— (Linie Nabresina—Cormons: Objecte-Verlängerung.) Die Verlängerung der Objecte in km 20·4/5, 20·7/8, 46·9/10, 47·4/5 und 47·8/9 wurde genehmigt.
[10. Juli, Z. 39.612.]

Graz-Köflacher Eisenbahn (im Betriebe der Südbahn). (Auswechslung von Holzconstructionen.) Die Holzconstructionen der Durchfahrten bei km 29·392 und 34·660 wurden gegen Eisenconstructionen ausgewechselt. [8. Juli, Z. 39.613.]

Kremsthalbahn. (Object in km 53·548.) Das von der Kremsthalbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung eines Objectes in km 53·548 für den Kühlteich des Hofmann wurde zur Ausführung genehmigt. [14. Juli, H.-M.-Z. 41.056.]

Localbahn Schweissing-Tschernoschin—Haid. Das k. k. Handelsministerium hat mit Rücksicht auf das Ergebniss der Erhebungen hinsichtlich der den localen Verkehrsbedürfnissen am besten entsprechenden Lage der Endstation Haid der projectirten Localbahn von Schweissing-Tschernoschin nach Haid sowohl die bereits von der Trassenrevisions- und Stationscommission beantragte Situation der Station Haid im Norden dieser Stadt als auch die Trasseführung von Speierling nach Haid genehmigt.
[25. Juli, H.-M.-Z. 14.353.]

Localbahn Bielitz-Zigeunerwald. (Bauherstellung.) Das von den Concessionären der Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Bielitz nach Zigeunerwald vorgelegte Project für die Errichtung eines Wagenschuppens in der Endstation Zigeunerwald wurde zur Ausführung genehmigt.
[18. Juli, H.-M.-Z. 41.198.]

Grazer Tramway. (Politische Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 24. Juli die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, hinsichtlich des von der Grazer Tramway vorgelegten Detailprojectes für eine neue Linie vom Jacominiplatze über den Griesplatz zum Anschlusse an die Hauptstrecke in der Auenstrasse oder am Murplatz und für eine Abzweigung von der Grieslinie zum Centralfriedhofe die politische Begehung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 37.217.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Stationsnamensänderung.) Die in der Strecke Aussig—Bilin gelegene Station Wohontsch wird mit Genehmigung des Handelsministeriums vom 15. August ab die Bezeichnung „Franz Josef-Stollen“ führen. [Z. 44.367.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Aufstellung von eigenen Rettungswagen in mehreren Stationen.) In den Stationen Wien, Lundenburg, Prerau, Mähr.-Ostrau, Krakau und Bielitz wurden eigene Rettungswagen mit Behelfen zur Verwendung bei Eisenbahnunfällen mit Personenverletzungen aufgestellt. Die bisherigen Rettungswagen werden künftighin lediglich für technische Hilfeleistung bei Schäden an der Bahn und den Fahrbetriebsmitteln dienen, mit Ausschluss von Sanitätsbehelfen blos 20 Stück Werkzeuge enthalten und die Bezeichnung „Werkzeugwagen“ tragen. [G.-I.-Z. 13.005.]

Nachrichten aus Ungarn.

Ungarn. (Verzeichniss der Gegenstände, auf deren Beförderung gemäss Art. 2, Ziffer 3 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden.*)

Art. 2, Ziffer 3, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr lautet: „Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.“

Auf Grund dieser Bestimmung ist die Beförderung nachstehender Gegenstände auf den ungarischen Bahnen verboten:

I. Nach Art. VI des Zollgesetzes (Pénzügyi Közlöny Nr. 22 ex 1882) ist die Ein- und Durchfuhr von Gegenständen der Staatsmonopole, d. i. Kochsalz, Schiesspulver, Tabak und Tabakfabrikate, nur gegen besondere Bewilligung der competenten Behörden gestattet.

*) Vergleiche die analogen Bestimmungen rücksichtlich der österreichischen Bahnen, Vrdgs.-Bl. Nr. 71, Seite 1112 ff.

II. Nach § 16 der Durchführungsvorschrift zum Zollgesetz (P. K. Nr. 22 ex 1882) sind die nachbenannten Waaren im Verkehre beschränkt.

a. Aus Sanitätsrücksichten.

1. Getrocknetes, mit Farben bestrichenes Obst;
   grünlich-goldschillerndes Ess- und Spielereigeschirr aus gebrannter Erde;
   mit grüner Farbe bemalte Kinderspielereien;
   grün gefärbte künstliche Blumen uud Blumenbestandtheile, auf welche die grüne Farbe nur aufgestrichen oder aufgestäubt ist;
   die arsenhaltigen, grün gefärbten, schütteren Gewebe (Stoffe) und weisse Schminke.
   Die Einfuhr dieser Waaren ist ohne Rücksicht auf die Quantität nur über Hauptzollämter und nur gegen Bewilligung der politischen Behörde, in deren Bereiche der Bezugswerber wohnt, gestattet.
2. Zubereitete Arzneien, wenn selbe nicht für Apotheker oder für mit dem Verkaufe von Arzneien sich befassende Droguisten und Grosshändler, sondern für Privatpersonen eingeführt werden.
   Die Einfuhr dieses Artikels ist ebenfalls an eine Bewilligung (des königl. ungar. Ministeriums des Innern) gebunden.
3. Kapern, deren Bezug an die Erfüllung der bestehenden sanitätspolizeilichen Bedingungen geknüpft ist.

Ferner ist die Ein- und Durchfuhr, bezw. der Verkauf und Vertrieb von noch nachstehenden Gegenständen theils aus Sanitätsrücksichten, theils auf Grund von Verordnungen und Gesetzartikeln verboten worden:

1. der Brandt'schen Schweizerpillen jeder Art (Verordnung des königl. ungar. Ministeriums des Innern, Nr. 107 878 ex 1893), und
2. sämmtlicher von wem immer herrührenden Weinessenzen (§ 1 des G. A. XXIII ex 1893), mithin auch der Weinessenz der Firma Carl Philipp Pollak in Prag;
3. der sogenannten Verstärkungsessenzen für gebrannte geistige Getränke (M. R. T. Nr. 269 ex 1894).

b. Aus Sicherheitsrücksichten.

Waffen und Waffenbestandtheile, Sprengmittel und Explosivstoffe (auch Collodiumwolle) und Schiessmittel, deren Ein- und Durchfuhr nur vom Einhalten der bestehenden Vorschriften abhängig gemacht werden.

III. Weiters sind durch andere specielle Verfügungen die nachstehenden Einfuhrverbote und Verkehrsbeschränkungen erlassen worden, betreffend:

1. jene Gegenstände, deren Ein- und Durchfuhr im Sinne der internationalen Reblaus-Convention vom 3. November 1881 und den darauf basirenden Durchführungsvorschriften verboten oder an die Erfüllung gewisser Bedingungen geknüpft ist (P. K. Nr. 33 ex 1882).
   Diese Gegenstände sind wie folgt:
   a. Rebpflanzen (Weinstöcke, Schnittlinge mit oder ohne Wurzeln).
   b. Rebholz (dürres und frisches; in ganzen Stücken oder in Bruchtheilen) und Rebblätter.
   c. Compost.
   d. Spaliere und Rebpfähle, gebrauchte.
   e. Rebläuse, lebende, und deren Eier.
   f. Sendungen jeder Art, sobald selben Blätter der Weinrebe oder Rebholz beigegeben sind.
      Diese Gegenstände sind von der Ein- und Durchfuhr ausgeschlossen.
   g. Lebende Pflanzen, Sträucher und andere Gewächse aus Pflanzschulen, Gärten und Gewächshäusern (Fruchtbeete, Orangerien und dgl. mit Ausschluss der Rebe), ferner Schwämmekeime (P. K. Nr. 26 ex 1888).
      Die Ein- und Durchfuhr dieser Gegenstände ist nur über die im P. K. Nr. 33 ex 1882 bezeichneten Zoll-(Eingangs-)ämter und nur unter gewissen Bedingungen gestattet.
   h. Tafeltrauben;
   i. Weinlesetrauben;
   j. Trester.
      Die Ein- und Durchfuhr dieser Gegenstände ist über jedes zur Zollabfertigung derselben ermächtigte Zoll-(Eingangs)amt und unter gewissen Bedingungen gestattet.
2. Sogenannte Feuerwerkscigarren, Hanfcigaretten (indische Cigaretten), Präparate der Firma Grimault & Cie. (P. K. Nr. 3 ex 1882), Mattei-Präparate (elektro-homöopathische Geheimmittel des Grafen Mattei in Bologna, P. K. Nr. 16 ex 1886) Weissmann'sches Schlagwasser, Oleum Baunscheidti und Lebenswecker (Skarificationsinstrument, P. K. Nr. 22 ex 1892), mit Theerfarbstoffen gefärbte Weine (P. K. Nr. 16 ex 1892), amerikanische Kartoffeln, sowie Abfälle und Verpackungsmaterial solcher Kartoffeln (P. K. Nr. 19 ex 1875), den ungarischen oder österreichischen Geldmünzen ähnliche Spielmarken (P. K. Nr. 43 ex 1886).
   Die Einfuhr dieser Gegenstände ist verboten.
3. Gifte, gifthaltige Droguen und gesundheitsschädliche Präparate dürfen nur von bestimmten Personen gegen besondere Bewilligung bezogen werden (P. K. Nr. 12 ex 1886).
   Medizinalcigarren und -Cigaretten mit oder ohne Tabak dürfen nur gegen besondere Bewilligung bezogen werden.
4. Im übrigen bestehen Verkaufs- und Bezugsbeschränkungen für eine Reihe von ausländischen Arznei-Geheimmitteln, Haarfärbe- und sonstigen kosmetischen Mitteln vorwiegend aus Sanitätsrücksichten, welche wegen ihrer Mannigfaltigkeit und weil dieselben zum Theil schon unter die Verkehrsbeschränkungen unter II Post 2 und III Post 3 fallen, hier nicht einzeln aufgezählt werden.

IV. Endlich ist zu erwähnen, dass die zum Schutze gegen Einschleppung und Verbreitung von Epidemien (vergl. das internationale Uebereinkommen vom 15. April 1893, G.-A. IX ex 1894, betreffend gemeinsame Massregeln zum Schutze der öffentlichen Gesundheit in Zeiten des epidemischen Auftretens der Cholera) nothwendigen, zum Theil auch den Eisenbahn-Güterverkehr einschränkenden Massnahmen in dem Amtsblatte „Budapesti Közlöny“, hingegen die aus veterinärpolizeilichen Rücksichten ergehenden temporären Vieh-Einfuhrverbote Seitens des kgl. ung. Ministeriums für Ackerbau in dem „Allategészségügyi értesitök“ von Fall zu Fall veröffentlicht werden.

Anmerkung. Zu Post II lit. b. Die beim Eisenbahntransport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände zu beobachtenden Detailvorschriften, einschliesslich der Beibringung der erforderlichen Begleitpapiere, sind zu entnehmen:

a. aus der Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 (Magyarországi Rendeletek Tára Nr. 225 ex 1892);
b. aus der einschlägigen Specialvereinbarung zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland (M. R. T. Nr. 29 ex 1895);
c. aus der einschlägigen Specialvereinbarung zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz (M. R. T. Nr. 33 ex 1894);
d. aus der Verordnung des königl. ungar. Ministeriums für Ackerbau, Industrie und Handel, sowie des königl. ungar. Finanzministeriums Nr. 8461/364 ex 1882, betreffend die im Verkehr mit dem Auslande zu beobachtenden Vorschriften wegen Hintanhaltung der Einschleppung der Reblaus; und
e. aus der Verordnung des königl. ungar. Handelsministers vom 1. August 1893 (M. R. T. Nr. 197 ex 1893), betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen und aus dem dazugehörigen Einführungserlasse vom 1. August 1893, Z. 37.039, und dem Nachtragserlasse vom 1. August 1894, Z. 52.452.

[H.-M.-Z. 43.815.]

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 15. Juli 1895, Z. 48.414, dem kgl. ungarischen Honvéd-Obersten d. R. Maximilian Ritter von Pittoni im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für

a) eine von der Station Félegyháza der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Félegyháza-Csongrád aus abzweigende und diese über Szent-László und die Gemarkung der Gemeinde Majsa in der Station Halas mit der Hauptlinie Budapest—Halas—Ujvidék (Neusatz)—Zimony (Semlin)—Belgrad;
b) eine von der Station Halas aus über Jankovácz, Felsö-Szent-Ivan und die Gemarkung der Gemeinde Csávoly die Linie a) in der Station Baja mit der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja und der dortigen Donau-Dampfschiffahrtsstation;
c) eine von der zukünftigen Station Majsa der Linie a) aus abzweigende und diese in der Station Szabadka mit der Hauptlinie Budapest—Ujvidék—Zimony—Belgrad

verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Székler Bahnen. (Bauvergebung.) Der Bau der Theilstrecke Csik-Szereda—Csik-Somlyo—Ghymespass—ungarisch-rumänische Landesgrenze der Székler Bahnen in Siebenbürgen

(vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70) wurde, wie aus Budapest berichtet wird, der Wiener Baufirma Gross & Bischof übertragen. Die genannte Linie ist jene, welche im Sinne des Gesetzartikels XL ex 1891 der mit dem Königreiche Rumänien abgeschlossenen Convention zuerst zu erbauen ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1894).

Budapester Strasseneisenbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Umgestaltung desselben auf elektrischen Betrieb.) Die Juli-Generalversammlung des Budapester Municipalausschusses hat die von der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb projectirte Umgestaltung ihres gesammten Betriebsnetzes auf elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72) im Principe genehmigt und die diesbezüglichen Acten den Ministerien des Innern und des Handels mit der Bitte um Genehmigung der im Vereine mit der Direction der Strassenbahnen gefassten Beschlüsse vorgelegt. Dem zwischen der Commune und der Strassenbahn-Direction abgeschlossenen Präliminarvertrage zufolge hat letztere, im Falle der oberbehördlichen Genehmigung desselben, die Umgestaltungsarbeiten sofort nach Ertheilung der diesbezüglichen Concession in Angriff zu nehmen, um bis zum Beginne der Millenniums-Ausstellung die Hauptstrecken bereits mit elektrischer Kraft betreiben zu können. Dem Uebereinkommen zufolge hat die Gesellschaft auch mehrere neue Linien zur Ergänzung ihres Betriebsnetzes herzustellen und bei Beschaffung des Fahrparkes für den elektrischen Betrieb auf den hiedurch gesteigerten Bedarf an Fahrbetriebsmitteln Rücksicht zu nehmen.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betrieb zwischen Budapest, Uj-Pest und Rákos-Palota. (Bau einer Flügelbahn.) Die Direction der elektrischen Strassenbahn Budapest—Uj-Pest—Rákos-Palota (vergl. Concession Vrdgs.-Bl. Nr. 42) hat den Beschluss gefasst, von einem geeigneten Punkte im Bereiche des V. Stadtbezirkes ihrer Betriebslinie aus eine bis zur Endstation der Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81) führende Flügelbahn zu erbauen und diese Strecke bis zum Herbste fertig zu stellen.

Fiumaner Hafen. (Projectirte Vermehrung der Geleiseanlagen im Bereiche des Bahnhofes der königl. Ungarischen Staatsbahnen.) Nachdem die Geleiseanlagen im Bereiche des Fiumaner Bahnhofes den immer steigenden Anforderungen des Verkehrs nicht mehr entsprechen, die übrigens eine längere Bauzeit in Anspruch nehmende Ausdehnung derselben jedoch mit sehr bedeutenden Kosten verbunden wäre, beabsichtigt man — und zwar insbesondere im Interesse rascher und directer Verladung in die und aus den an den Moli anlegenden Schiffen — die Richtung des jetzigen Geleises verfolgend, über diesen ein auf starken eisernen Säulen liegendes Geleise anzulegen, wodurch die directe Verladung in grössere Schiffe, deren Bord 10—15 m über den Meeresspiegel hervorragt, auch wesentlich erleichtert und beschleunigt werden kann. Von dem im Bahnhofniveau liegenden derzeitigen Geleise aus wird sodann nach vorausgegangener entsprechenden Rangirung der Waggons im Bahnhofe die Verladung in die und aus den kleineren Schiffen mit niederem Borde erfolgen, während vom neuen Hochbahngeleise aus aber gleichzeitig in und aus den hochbordigen grossen Schiffen verladen wird. Nach Vollendung des im Principe bereits beschlossenen ferneren Ausbaues des Bahnhofes in der Richtung gegen Buccari wird dieses Hochbahngeleise auch nach dieser Richtung hin fortgesetzt werden, da durch Anwendung dieses Systems eine wesentliche Beschleunigung der Manipulation und Verminderung der Ladespesen erzielt werden kann.

Bau der Donau-Staatsbrücke für den Personen-, Strassenfuhrwerks- und Eisenbahnverkehr nächst dem Vámház tér (Zollamtsplatz) in Budapest. (Baufortschritte.) Der Bau der im Spätherbste des Vorjahres begonnenen beiden Strompfeiler der Budapester Zollamtsbrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 55) ist bereits beendet, jener der beiderseitigen Landpfeiler so weit vorgeschritten, dass mit Beginn des Winters die Aufstellung der Eisenconstruction in Angriff genommen werden kann. Bis dahin werden auch die Zufahrtgeleise der Strassenbahnen zu beiden Seiten der Donauufer fertig gestellt sein, so dass noch vor Beginn der Millenniums-Ausstellung der Wechselverkehr zwischen den durch den Strom getrennten Stadtbezirken aufgenommen werden wird. Bezüglich des Baues der Staatsbrücke am Eskütér (Schwurplatz) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15), welche gleichfalls für den Personen-, Strassenfuhrwerks- und Eisenbahnverkehr eingerichtet wird, ist nun definitiv beschlossen worden, selben erst nach Schluss der Ausstellung zu beginnen, die hiemit verbundene und in Ausführung begriffene Erweiterung und Regulirung der Strassenzüge jedoch auch während der Dauer der Ausstellung fortzusetzen.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXVIII. Stückes.) Das am 30. Juli herausgegebene CXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 1168: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 25. Juli 1895, Z. 12.144, betreffend die Ausfuhr von Schweinen aus der Bukowina.

Nr. 1169: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 22. Juli 1895, Z. 7386, betreffend die Bestimmung der Station Skotschau als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 1170: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 29. Juli 1895, Z. 72.781, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Raab in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1171: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 29. Juli 1895, Z. 72.862, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Schweinen in den politischen Bezirken Bruck a. d. Leitha, Waidhofen a. d. Thaya und Zwettl in Niederösterreich.

Nr. 1172: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 25. Juli 1895, Z. 27.634, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Hont und Gömör in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1173: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 24. Juli 1895, Z. 12.280, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Hont und Gömör in Ungarn in die Bukowina.

Nr. 1174: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 27. Juli 1895, Z. 9741, betreffend Beschränkungen der Einfuhr von lebenden und geschlachteten Schweinen aus Bosnien und der Herzegowina nach Kärnten.

— (Inhalt des CXXIX. Stückes.) Das am 31. Juli herausgegebene CXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1175: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 28. Juli 1895, Z. 21.481, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Bosnien und der Herzegowina nach Steiermark.

Nr. 1176: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 29. Juli 1895, Z. 21.655, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Raab in Ungarn und dem Stadtgebiete Mitrowitz in Croatien-Slavonien nach Steiermark.

Nr. 1177: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 26. Juli 1895, Z. 62.761, betreffend die Sperre der politischen Bezirke Jaroslau, Kolbuszowa, Łańcut, Przemyśl, Rzeszów und Sokal, sowie der Gerichtsbezirke Krakowiec, Mościska, Nisko und Rozwadów für die Ein- und Ausfuhr von Schweinen.

Nr. 1178: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 30. Juli 1895, Z. 72.782, betreffend die Beschränkung der Zufuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrowitz in Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CXXX. Stückes.) Das am 1. August herausgegebene CXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1179: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 29. Juli 1895, Z. 8632, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Raab in Ungarn nach Salzburg.

Nr. 1180: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 27. Juli 1895, Z. 12.720, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Oberösterreich.

Nr. 1181: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 29. Juli 1895, Z. 14.108, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Raab in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1182: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 29. Juli 1895, Z. 14.076, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrowitz in Croatien-Slavonien nach Schlesien.

Nr. 1183: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 29. Juli 1895, Z. 14.060, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Schweinen aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 1184: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von directen Frachtsätzen.

Mit 15. September 1895 werden die nachstehend bezeichneten directen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Biharer Localeisenbahn, sowie der Maros-Ludas—Beszterczeer Localeisenbahn ausser Kraft gesetzt, und zwar:

1. Tarif, Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892.
   Nachtrag IV, Seite 3 und 5, die directen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der Biharer Localeisenbahn;
   Nachtrag VI, Seite 6 und 9, die directen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der Maros-Ludas—Beszterczeer Localeisenbahn.
2. Tarif, Theil IV, Heft 1, vom 15. März 1892.
   Haupttarif, Seite 26 und 44, die directen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der Maros-Ludas—Beszterczeer Localeisenbahn;
   Nachtrag III, Seite 4, 5 und 6, die directen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der Biharer Localeisenbahn.
3. Anhang zu dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife, Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1895.
   Seite 7, Pos. 5, die directen Frachtsätze für Lämmer im Verkehre mit der Station Mezö-Méhes.

Wien, am 30. Juli 1895. [542]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Stolp.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Stolp des Eisenbahn - Directionsbezirkes Stettin in den oberwähnten directen Verkehr einbezogen.

Die zur Berechnung gelangenden Frachtsätze sind um Rm. 3.— pro 10.000 kg höher als diejenigen der Station Zitzewitz.

Wien, am 30. Juli 1895. [543]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen.

Am 15. August 1895 tritt der Nachtrag III zu Theil IV, Heft 2 (Ausnahmetarif für Holz und Borke), sowie der Nachtrag I zum Anhange, enthaltend Coursunterschiedsbeträge, in Kraft.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 31. Juli 1895. [544]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn. Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Achenseebahn.

(Personenverkehr.)

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee, der Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Achenseebahn andererseits.

Mit 1. October 1895 gelangt für den vorerwähnten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, welcher geänderte Fahrpreise enthält. Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1893, sowie der I. Nachtrag hiezu vom 1. Mai 1894 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 30 kr. erhältlich sein.

Wien, am 30. Juli 1895. [545]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

(Personenverkehr.)

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits.

Mit 1. October 1895 gelangt für den vorerwähnten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, welcher geänderte Fahrpreise enthält. Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1893 und der I. Nachtrag hiezu vom 15. September 1893 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 kr. erhältlich sein.

Wien, am 1. August 1895. [546]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Berlin - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Berichtigung.) Vom 1. August an werden im Verkehre zwischen Radeberg, sowie Ulbersdorf einerseits und Berlin, Anhalt-Dresdn. Bhf., andererseits nicht mehr die Entfernungen von 195 und 235 km, sondern die Entfernungen von 188 und 225 km der Frachtberechnung zu Grunde gelegt.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau/Regensburg Donaulände transito. (Aufhebung von Frachtsätzen für Zucker.) Am 1. September treten die Ausnahmefrachtsätze für Zucker (Ausnahmetarif Nr. 14 der Abtheilung b, Verkehr mit den unteren Donauländern) ohne Ersatz ausser Kraft.

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V.S.B.) vom 1. August 1895. (Neuer Tarif.) Am 1. August gelangt für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Vereinigten Schweizer Bahnen (einschl. der Toggenburger Bahn und der Wald-Rüti-Bahn) andererseits ein neuer Tarif — 2. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife — zur Einführung, durch welchen nachstehende Tarife für den Verkehr mit den Vereinigten Schweizer Bahnen sammt den hiezu erschienenen Nachträgen und sonstigen Verfügungen aufgehoben und ersetzt werden:

1. 2. Heft der Bayerisch - Schweizerischen Gütertarife vom 1. October 1884;
2. Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. vom 15. November 1885;
3. Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Bau- und Nutzholz u. s. w. aus Bayern vom 15. October 1884;
4. Provisorischer Ausnahmetarif für Düngemittel vom 1. Juli 1891.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen bedingt sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. October 1895 in Kraft.

Exemplare des Tarifes können zum Preise von 1 Mark für das Stück beim Materialdepot der kgl. Bayerischen Staatsbahnen in München käuflich bezogen werden.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neues Tarifheft II D.) Die vom 1. October, bezw. 1. December 1884 giltigen Tarifhefte II D und III D (Verkehr Pfälzische Bahnen—Ostschweiz) treten sammt Nachträgen mit dem 31. August ausser Kraft und werden durch ein die beiden Tarifhefte umfassendes neues Tarifheft II D ersetzt. Die Frachtsätze des neuen Tarifheftes II D weisen gegenüber den seitherigen Taxen neben zahlreichen Ermässigungen auch Frachterhöhungen auf. Ferner werden verschiedene Frachtsätze der seitherigen Tarife, welche selten oder gar nicht zur Anwendung gekommen sind, in das neue Tarifheft II D nicht mehr aufgenommen; dieselben treten daher mit dem 31. August ohne Ersatz ausser Kraft. Nähere Auskunft ertheilt des Gütertarifbureau der grossh. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe, von welchem auch das neue Tarifheft (jedoch nicht vor dem 20. August) bezogen werden kann.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarife für den directen Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Localbahn - Actiengesellschaft in München vom 1. August 1895.) Am 1. August gelangt für den directen Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München andererseits ein neuer Tarif zur Einführung, wogegen der gleichnamige Tarif vom 1. April 1894 gleichzeitig ausser Wirksamkeit tritt. Der neue Tarif kann von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München zum Preise von 50 Pfg. für das Stück bezogen werden.

— (Tarif für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahn Langenzenn-Wilhermsdorf.) Mit dem Tage der Eröffnung der Localbahn Langenzenn-Wilhermsdorf werden bei den Stationen Siegelsdorf und Langenzenn einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten nach den Stationen dieser Localbahn zu nachstehenden Preisen aufgelegt. Da die Strecke Siegelsdorf—Langenzenn—Wilhermsdorf als eine durchgehende Linie betrieben wird, kommen auch Rückfahrkarten zur Ausgabe.

Kilometer	Von	Einfache Fahrt		Rückfahrt	
		II.	III.	II.	III.
	Langenzenn nach				
2	Harthof	0·15	0·10	0·20	0·15
4	Laubendorf	0·25	0·15	0·35	0·25
5	Heinersdorf	0·30	0·20	0·40	0·30
7	Wilhermsdorf	0·40	0·25	0·60	0·40
	Von Siegelsdorf nach				
8	Harthof	0·50	0·35	0·70	0·50
10	Laubendorf	0·60	0·40	0·85	0·60
11	Heinersdorf	0·65	0·45	0·90	0·65
13	Wilhermsdorf	0·75	0·50	1·10	0·75

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Ausnahmetarif für Bier.) Mit Wirksamkeit vom 1. August wird die Station Sagan des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau in den Ausnahmetarif 7 für Bier (Seite 146 des Tarifes) mit den nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach und von	München C.B.		München O.B.		München S.B.	
	a) 5000 kg	b) 10000 kg	a) 5000 kg	b) 10000 kg	a) 5000 kg	b) 10000 kg
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark					
Sagan	4·49	3·85	4·53	3·89	4·49	3·86

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Aufhebung von Frachtsätzen für Bodenseeuferstationen.) Mit dem Tage der voraussichtlich am 15. August erfolgenden Eröffnung der Neubaustrecke Stahringen—Ueberlingen werden die im Gütertarife für den inneren badischen Verkehr vom 1. Mai, sowie im Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M., der Main-Neckarbahn, der Hessischen Ludwigsbahn und der Pfälzischen Eisenbahnen einerseits und den badischen Uferstationen des Bodensees andererseits vom 1. October 1890, ferner im Gütertarife Basel S.C.B. — badische Stationen vom 1. Juli 1890 und im Gütertarife grossh. Badische Staatseisenbahnen — badische Nebenbahnen im Privatbetriebe vom 1. Juni enthaltenen Frachtsätze für die Bodenseeuferstationen Bodman, Ludwigshafen a. See, Sipplingen und Ueberlingen aufgehoben und treten an deren Stelle vom gleichen Zeitpunkt ab directe Frachtsätze im Verkehre mit den gleichnamigen Eisenbahnstationen Ludwigshafen a. See, Sipplingen und Ueberlingen. Nur im Verkehre mit der Bodenseeuferstation Bodman werden die bisherigen directen Sätze ohne Ersatz aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. September bestehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1186	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Garn	Tattendorf	Wr.-Neustadt	**Gesammtverfrachtung von mindestens 2500 Tonnen pro Jahr,** in welche Menge auch die über Wien bezogene Mineralkohle eingerechnet wird. Verzicht auf die Achsverfrachtung. In beliebigen Mengen	Bis Ende Juli 1896	Localgütertarif	11	10·0	1·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin, bezw. Empfängerin lautenden Aufnahmsscheine, Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Frachtbriefe bis Ende August 1896	
			Garn	Tattendorf	Wien E. W. A.				16	14·5	1·5			
				und umgekehrt										
			Güter der Classe I	Tattendorf	Wien E. W. A. und Klein-Schwechat				26	23·0	3·0			
			Güter der Classe II						23	20·0	3·0			
			Güter der Classe A exclus. Emballagen						21	19·0	2·0			
				und umgekehrt										
			Baumwolle, gepresst	Wr.-Neustadt transit	Tattendorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen.			15	14·0	1·0			
						Nur für Provenienzen von Triest und Fiume giltig			9	6·0	3·0			
			Emballagen	Wien E. W. A. od. Klein-Schwechat loco und transit	Tattendorf	In beliebigen Mengen			21	15·0	6·0			
				und umgekehrt										
1187	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Gerste und sonstiges Getreide, Malz und Malzkeime	Traiskirchen	Wien E. W. A. oder Klein-Schwechat	**Gesammtverfrachtung von 3500 Tonnen pro Jahr,** Getreide, Malz und Malzkeime und Kohle in allen Relationen über Wien, Klein-Schwechat, Sollenau und Wr.-Neustadt. Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen pro Jahr in Wagenladungen von mindestens 10000 kg	Vom 1. September 1895 bis 31. August 1896	Localgütertarif	9·0	7·5 inclus. Auf- und Ablegegebühr	1·5	Im Rückvergütungswege	Gegen monatliche Vorlage der Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern und der Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern. Die Liquidirung der Refactie erfolgt nach Ablauf der Verfrachtungsperiode	
				und umgekehrt										
			Waggeld	Traiskirchen		Bei Abwage von mindestens 150 Wagenladungen pro Jahr a) auf der Magazinswage b) auf der Geleisebrückenwage			a) 1 kr. pro 100 kg b) 60 kr. pro Wagen	a) 0·6 kr. b) 40 kr.	a) 0·4 kr. b) 20 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1188	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	Althütten Altkladno Bubna Eger Holoubkau Hořowitz Karbitz) Kladno Königshof Komotau Libšic Lieben (St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Mariaschein Pilsen Prag (St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Přibram Pürglitz Rokycan Schlackenwerth Schlan Teplitz A.T.E. Zbirow Zditz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	74·4 76·4 62·8 76·4 74·1 74·1 68·2 74·1 68·32*) 76·4 66·0 60·7 68·2 74·1 61·0 79·4 77·4 74·1 76·4 64·9 68·2 74·1 70·4		Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz hat nur Giltigkeit für jene Transporte, welche von der Böhm. Montan-Gesellschaft bezogen werden
1189	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Gerste	Balassa-Gyarmath Csata Érsekujvár Galanta Galgocz-Lipótvár Ipolysag Léva Nagy-Bélicz Nagy-Surány Nagy-Szombat Nagy-Tapolcsány Nyitra Párkány-Nana Pozsony Szempcz Szered Tepla-Trencsén-Teplitz Tótmegyer Vág-Ujhely Aranyos-Maróth	Grammat-Neusiedl (via Marchegg—Stadlau—Wien St.E.G.)	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife. Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4. Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2. Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 88 68 60 46 52 79 79 79 57 46 73 65 61 36 41 52 70 57 60 73		Im Kartirungswege		
1190	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Holubitz transit (von Stationen der K.F.N.B.)	Austerlitz	Für das in der Zeit der Giltigkeit dieses Zugeständnisses 1200 Tonnen übersteigende Quantum und bei Aufgabe in vollen Wagenladungen	Bis Ende Juli 1896	Localtarif	6·9 kr.	5·6 kr.	1·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende October 1896	Die Transporte müssen mit directen von der Aufgabsstation nach Austerlitz lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden. Für Rohzuckertransporte bis zu einem Quantum von 1200 Tonnen hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1191	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Brennholz, bezw. Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz bis 2·5 m lang	Aujezd-Luhatschowitz	Brünn St.E.G.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	32·1 kr.	29·0 kr.	3·1 kr.	Im Kartirungswege		Die Parteien haben auch das Abladen der Transporte innerhalb 12 Tagesstunden nach Beistellung der Wagen zu veranlassen
1192	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Roheisen	Mähr.-Ostrau	Brünn Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 33·4	kr. 31·0	kr. 2·4	Im Kartirungswege		
				Schönbrunn					32·8	31·0	1·8			
				Mähr.-Ostrau	Wien Nordbahnhof				43·3	38·4	4·9			
				Schönbrunn					42·7	38·4	4·3			
1193	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Mineralkohle und Coaks	Oderberg	Rózsahegy	ad 1) Bei Auflieferung eines **Minimalquantums** von 1200 t (Jahresquantum 3000 t). ad 2) Bei Auflieferung eines **Minimalquantums** von **2000 t** (Jahresquantum 5000 t). Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Vom 5. August 1895 bis 31. December 1895	Localgütertarif	30·6	ad 1. 26·6 / 2. 22·7	ad 1. 4 / 2. 7·9	Im Rückvergütungswege	Auf Grund von Original-Frachtbriefen, in denen die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin zu figuriren hat. — Vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
				Dombrau					28·9	1. 24·9 / 2. 21·0	1. 4 / 2. 7·9			
				Karwin					28·4 kr.	1. 24·4 / 2. 20·3 kr.	1. 4 / 2. 8·1 kr.			
1194	**Südbahn-Gesellschaft**		Grieskohle	Leoben S.B.	Wr. Neustadt transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen mit directen nach Biedermannsdorf lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	56 Heller	52 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1195	**Oe.N.W.B.**	Betheiligten Bahnen	**Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina.** Die auf Seite 79—102, sowie in den Nachträgen I und II enthaltenen Ausnahmetarife im Rückvergütungswege bleiben bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895 in Giltigkeit. Die Vorlage der in den Controlbestimmungen auf Seite 81 und 98/99 des Tarifes angeführten Documente hat längstens bis Ende April 1896 zu erfolgen.											

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Eine **alte ausgemusterte Locomotive** mit drei gekuppelten Achsen und 29·5 t Gewicht mit dreiachsigem Schlepptender von 10·6 t Gewicht ist gegen Baarzahlung **zu verkaufen.**

Die Locomotive sammt Tender ist nach vorhergehender Anfrage bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg in der Station Lemberg zu besichtigen.

Diesbezügliche gestempelte Offerte, mit einem 5percentigen Vadium versehen, sind bis 25. August d. J. an den Verwaltungsrath der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), Wien I., Elisabethstrasse 9, einzureichen.

Die Bestimmungen für die Uebernahme wird die genannte Betriebsdirection festsetzen.

Wien, August 1895.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 91. **Wien, 6. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Auszug aus dem Finanzgesetze für das Jahr 1895 vom 27. Juli 1895.*)

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die gesammten Staatsausgaben für das Jahr 1895 werden auf die Summe von 644,481.087 fl. österr. Währ. festgesetzt.

Artikel II.

Die besondere Verwendung und die für die einzelnen Zweige der Verwaltung bewilligten Etatssummen enthält der erste Theil des nachfolgenden Staatsvoranschlages.

Die nach den einzelnen Capiteln, Titeln, Paragraphen und ziffermässig gesonderten Unterabtheilungen von Paragraphen dieses Staatsvoranschlages bewilligten Credite dürfen nur zu den in den bezüglichen Capiteln, Titeln, Paragraphen und Unterabtheilungen von Paragraphen bezeichneten Zwecken, und zwar gesondert für das ordentliche und ausserordentliche Erforderniss, verwendet werden.

Artikel VI.

Die für das Jahr 1895 zur Ausgabe bewilligten, mit Ablauf desselben entweder gar nicht oder doch nicht vollständig verwendeten Credite erlöschen mit Ende December 1895.

Ausgenommen von dieser Bestimmung sind jene Beträge, welche zur Bedeckung stehender Bezüge, wie Gehalte, Pensionen etc., oder zur Erfüllung solcher Leistungen bestimmt sind, die sich auf einen Rechtstitel gründen, wie Zinsen der Staatsschuld etc.; diese Beträge können bis zum Ablaufe der Verjährungsfrist in Anspruch genommen werden.

Desgleichen sind von der obigen Bestimmung alle ausserordentlichen, sowie jene ordentlichen Credite ausgenommen, für welche im ersten Theile des nachfolgenden Voranschlages die Verwendungsdauer bis Ende December 1896 eingeräumt ist; dieselben sind jedoch, insoweit sie nicht im Jahre 1895 zur Verwendung gelangen, so zu behandeln, als wenn sie im Voranschlage des Jahres 1896 bewilligt worden wären, und daher auch für den Dienst dieses letzteren Jahres zu verrechnen.

Artikel VII.

Die nachstehend aufgeführten Credite können noch bis Ende December 1895 verwendet werden; doch sind diese Credite so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1894 im Sinne des Artikels VI, Alinea 3, des Finanzgesetzes für das Jahr 1894 bewilligt worden wären: . . . .

E. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 bis Ende December 1894 verlängerte Credit von . . . . 976.000 fl.

---

*) Enthalten in dem am 30. Juli 1895 ausgegebenen LIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 107.

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1892 unter Titel 8, § 4, für den Bau eines Landungsdammes und einer Ufermauer in Sebenico als erste Rate bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 bis Ende December 1894 verlängerte Credit von . . . . 5.000 fl.

3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 8, § 3, für Herstellung eines Landungsmolo in Pola als erste Rate bewilligte Credit von . . . . 15.000 fl.

4. Der mit demselben Finanzgesetze unter Titel 8, § 3, für Herstellung von Vertäuungsmitteln im neuen Hafen von Triest bewilligte Credit von . . . . 12.400 fl.

5. Der mit demselben Finanzgesetze unter dem gleichen Titel und Paragraphen zum Bau eines Schutzdammes in Bescanuova bewilligte Credit von . . . . 20.460 fl.

6. Die mit demselben Finanzgesetze unter Titel 8, § 4, für Errichtung von Seeleuchten bewilligten Credite, und zwar in Kuljari mit . . . . 2.600 fl.
„ Tavčica „ . . . . 5.500 fl.
„ Duinka „ . . . . 5.500 fl.

7. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 8, § 4, für die Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes in St. Martino della Brazza als erste Rate bewilligte Credit von . 15.000 fl.

8. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter demselben Titel und Paragraphen für die Verlängerung des Landungsmolo in Macarsca bewilligte Credit von . . . . 13.700 fl.

9. Der mit dem Finanzgesetze für das 1893 unter demselben Titel und Paragraphen für den Bau eines Landungsdammes und einer Ufermauer in Sebenico bewilligte Credit von . . . . 5.500 fl.

10. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 11, § 1, für den Bau der Eisenbahn Schrambach-Kernhof bewilligte Credit von . . . . 393.550 fl.

11. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 14, § 1, bei den westlichen Staatsbahnen bewilligte Credit für die Strassenunterfahrt in Krakau . . . . 100.000 fl.

Artikel VIII.

. . . . . Ferner ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während des Jahres 1895 den im Nutzgenusse von Staatseisenbahnen stehenden Gesellschaften die Bewilliguug zum Verkaufe von entbehrlichen Staatseisenbahn-Grundstücken gegen angemessene Entschädigung des Staatsschatzes für das Aufgeben des Eigenthumsrechtes, und zwar auch in jenen Fällen zu ertheilen, in welchen der Schätzungswerth des einzelnen Verkaufsobjectes den Betrag von 25.000 fl. übersteigt.

Artikel IX.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, den 27. Juli 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p. **Welsersheimb** m. p. **Jaworski** m. p. **Böhm** m. p.
Blumfeld m. p. **Wittek** m. p. **Rittner** m. p. **Krall** m. p.

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1895.

Erster Theil. — Erforderniss.

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche, mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1895	Ausgaben ausserordentliche, mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896	Ausgaben ausserordentliche, mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Capitel 27. XI. Handelsministerium.				
Titel 1. A. Eigentlicher Staatsaufwand.				
§ 1. Centralleitung (darunter 5200 fl. in Gold)	422.160	—	103.150	525.310
§ 2. Für Studien über die Anlage von Schiffahrtscanälen	—	—	18.000	18.000
§ 3. Subvention für die gemischte Pruth-Commission (16.000 Francs gleich 6400 fl. Gold)	—	—	7.620	7.620
§ 4. Für inländische Landes-, Fach- und Regional-Ausstellungen, sowie für fremdländische Ausstellungen, für welche kein besonderer Credit bewilligt ist . .	—	—	12.000	12.000
§ 5. Subvention für das k. k. österr. Handelsmuseum .	—	—	40.000	40.000
Summe (Titel 1, §§ 1 bis 5)	422.160	—	180.770	602.930
Titel 2. Herstellung der Statistik des auswärtigen Handels	215.960	—	—	215.960
Titel 6. § 1. General-Inspection der österr. Eisenbahnen .	280.120	—	400	280.520
§ 2. Für Hilfsorgane der General-Inspection und sonstige Ausgaben in Eisenbahn-Angelegenheiten	—	—	160.000	160.000
Summe (Titel 6, §§ 1 und 2)	280.120	—	160.400	440.520

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1895	Ausgaben ordentliche 1896	Ausgaben ausserordentliche 1896	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Titel 8. § 1. Hafen- und Seesanitätsdienst	538.860	230.950	—	769.810
§ 2. Auslagen bei der Narenta	1.680	—	—	1.680
§ 3. Neubauten im Küstenlande:				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Pola. Beitrag für die Aufstellung von zwei Hydranten an der Riva	—	—	1.000	1.000
Malinska. Herstellung einer Operationsriva (erste Rate)	—	—	3.000	3.000
Porto Rosega bei Monfalcone. Verlängerung der Canaldämme (zweite Rate)	—	—	6.000	6.000
Orsera. Herstellung eines Landungsmolo (zweite Rate)	—	—	5.000	5.000
Lussinpiccolo. Herstellung einer Lundungsriva (zweite Rate)	—	—	8.000	8.000
Sansedo. Herstellung eines Schutzwerkes an der Hafeneinfahrt (zweite Rate)	—	—	5.000	5.000
Pirano. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (Restbetrag)	—	—	28.000	28.000
Pola. Herstellung eines Landungsmolo (dritte Rate)	—	—	10.000	10.000
Rovenska bei Lussingrande. Erhöhung und Verstärkung des bestehenden Wellenbrechers (Restbetrag)	—	—	6.800	6.800
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	1.000	1.000
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	1.000	1.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	6.000	6.000
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten:				
Secca Pericolosa. Herstellung einer Seeleuchte V. Ordnung (erste Rate)	—	—	5.000	5.000
Triest. Beitrag zu den Herstellungskosten der elektrischen Beleuchtung am neuen Hafen an die k. k. Lagerhäuser	—	—	4.800	4.800
Summe (Titel 8, § 3)	—	—	90.600	90.600
§ 4. Neubauten in Dalmatien:				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Porto Manzo von Melada. Legung einer Vertäuungsboje	—	—	3.200	3.200
Zara. Herstellung eines Wellenbrechers zum Schutze der äusseren Riva (erste Rate)	—	—	5.000	5.000
Tkon. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (erste Rate)	—	—	4.000	4.000
Pakoštane. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo	—	—	6.200	6.200
Comisa. Ausbau des bestehenden Schutzdammes (erste Rate)	—	—	5.000	5.000
Castel Abbadessa. Herstellung einer Ufermauer . .	—	—	1.500	1.500
Lombarda. Herstellung eines Bootshafens in Vale Tatinja (erste Rate)	—	—	3.000	3.000
Gravosa. Legung zweier Vertäuungsbojen (erste Rate)	—	—	3.000	3.000
Spica. Herstellung eines Landungsmolo (erste Rate)	—	—	4.000	4.000
Novaglia auf der Insel Pago. Herstellung eines Landungsplatzes (Restbetrag)	—	—	5.000	5.000
Almissa. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (zweite Rate)	—	—	8.000	8.000
Valegrande auf der Insel Curzola. Herstellung einer Landungs- und Operationsriva (zweite Rate) . .	—	—	6.000	6.000
Drače auf der Halbinsel Sabioncello. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (zweite Rate)	—	—	6.000	6.000
Breno bei Ragusa. Herstellung eines Bootshafens (Restbetrag)	—	—	2.100	2.100
Teodo in der Bocche di Cattaro. Herstellung eines Landungsmolo (Restbetrag)	—	—	1.500	1.500
S. Martino della Brazza. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (Restbetrag)	—	—	8.000	8.000
Spalato. Weitere Verstärkung des Steinwurfes am Schutzdamme (zehnte Rate)	—	—	2.000	2.000

Staatsausgaben	Ausgaben: ordentliche, mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1895	1896	ausserordentliche 1896	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Herstellung neuer Anbindsäulen		—	2.000	2.000
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	1.000	1.000
Anschaffung von Santorinerde	—	—	5.000	5.000
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten:				
San Cassano. Errichtung einer Hafenleuchte . . .	—	—	5.000	5.000
Kneza. Errichtung einer Seeleuchte (VI. Ordnung)	—	—	3.760	3.760
c) Ausserordentliche und neue Hochbauten:				
Peterzane. Errichtung eines Choleraspitales und von Räumlichkeiten für Desinfectionszwecke und zur Unterbringung des Aufsichts- und Wartepersonals (siebente Rate)	—	—	1.000	1.000
Summe (Titel 8, § 4)	—	—	91.260	91.260
§ 5. Bau- und Erhaltungskosten der Hafengeleise in Triest:				
a) Capitalsrückzahlung (fünfzehnte Rate)	—	—	25.000	25.000
b) 4 pCt. Zinsen pro 1894 für den ungetilgt gebliebenen Capitalsrest	—	—	14.570	14.570
Summe (Titel 8, § 5)	—	—	39.570	39.570
§ 6. Anschaffung eines Baggerparkes für die in Regie auszuführenden Baggerungsarbeiten (Restbetrag) . .	—	—	140.000	140.000
§ 7. Bau einer Dampfbarcasse für die Triester Rhede (Restbetrag)	—	—	5.000	5.000
§ 8. Für die Unterstützung der Handelsmarine	—	—	147.000	147.000
Summe (Titel 8, §§ 1 bis 8)	540.540	230.950	513.430	1,284.920
Titel 9. Betrieb der k. k. Lagerhäuser in Triest	764.430	—	—	764.430
Summe (Titel 1 bis 9)	2,851.010	230.950	998.310	4,080.270
Titel 12. D. Staatseisenbahnbau.				
§ 1. Für den Bau der Eisenbahn von Stanislau nach Woronienka	—	—	1,000.000	1,000.000
§ 2. Für den Bau der Eisenbahn Halicz-Ostrów (Tarnopol) mit Abzweigungen nach Brzezany und Podhajce	—	—	1,300.000	1,300.000
§ 3. Für den Bau der Localbahn Lindewiese-Barzdorf (Heinersdorf)	—	—	1,000.000	1,000.000
§ 4. Für den Bau der Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel	—	—	250.000	250.000
§ 5. Für die Ausarbeitung des Detailprojectes der Eisenbahnlinie Podwysokie—Chodorów	—	—	10.000	10.000
Summe (Titel 12, §§ 1 bis 5)	—	—	3,560.000	3,560.000
Titel 13. E. Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen.				
§ 1. Für den Bau der Localbahn von Fürstenfeld nach Hartberg mit der Abzweigung nach Neudau (vierte Rate von 750.000 fl.)	—	—	150.000	150.000
§ 2. Für den Bau der Unterkrainer Bahnen von Laibach nach Rudolfswerth und Straža, sowie von Grosslupp nach Gottschee (dritte Rate von 2,500.000 fl.)	—	—	500.000	500.000
§ 3. Für den Bau der Murthalbahn von Unzmarkt über Murau und Tamsweg nach Mauterndorf, einmaliger Staatsbeitrag	—	—	400.000	400.000
Summe (Titel 13, §§ 1 bis 3)	—	—	1,050.000	1,050.000
Titel 14. F. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen.				
§ 1. Bodenbacher Bahnstrecke:				
Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	50	—	—	50
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für die Herstellung einer Zweigleitung zur Wasserstation am Bahnhofe Mittelgrund (7410 Goldgulden)	—	—	8.820	8.820
Für unvorhergesehene Herstellungen in der Strecke Bodenbach—Reichsgrenze	—	—	500	500
Summe (Titel 14, § 1)	50	—	9.320	9.370

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1895	1896	ausserordentliche 1896	Summe
	Gulden in österr. Währung			
§ 2. Localbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowitz:				
a) Betriebskosten-Vergütung	50.800	—	—	50.800
b) Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Auslagen	3.200	—	—	3.200
Für Investitionen aus dem Investitionsfond der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	—	5.200	5.200
Summe (Titel 14, § 2)	54.000	—	5.200	59.200
§ 3. Localbahn Königshan-Schatzlar:				
a) Betriebskosten-Vergütung	14.000	—	—	14.000
b) Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Auslagen	500	—	—	500
Für Investitionen aus dem Investitionsfond der verstaatlichten Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	—	18.800	18.800
Summe (Titel 14, § 3)	14.500	—	18.800	33.300
Summe (Titel 14, §§ 1 bis 3)	68.550	—	33.320	101.870
Titel 15. G. Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt.				
Im Eigenthume des Staates stehende und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen:				
§ 1. Westliche Staatsbahnen (exclusive der Bodensee - Dampfschiffahrt), Triest - Herpelje-Istrianer Staatsbahn, Dalmatiner Staatsbahn, Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien, Ungarische Westbahn (steierische Linie) und Erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie), Eisenbahn Lemberg - Czernowitz - Suczawa, verstaatlichte Bahnlinien der Oesterr. Localeisenbahn - Gesellschaft (exclusive Časlau—Zawratetz, Časlau—Močowitz und Königshan—Schatzlar) und Linie Czernowitz—Nowosielitza:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	731.420	—	—	731.420
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 6860 fl.)	281.700	—	—	281.700
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold 3600 fl.)	4,317.000	—	—	4,317.000
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 5400 fl.)	6,949.650	1,230.750	—	8,180.400
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold 141.090 fl.)	16,142.950	—	—	16,142.950
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 8100 fl.)	3,778.450	—	—	3,778.450
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold 25.230 fl.)	5,589.390	—	—	5,589.390
Sachliche Betriebserfordernisse	10,331.800	—	—	10,331.800
e) Auslagen für den Localbahnbetrieb	1,680.000	—	—	1,680.000
f) „ „ das Salzgeschäft	1,334.100	—	—	1,334.100
g) „ „ „ Hotel Zell am See	8.800	—	—	8.800
h) „ „ „ Lagerhaus in Graz	7.800	—	—	7.800
i) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	1,645.130	—	—	1,645.130
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 285.480 fl.)	5,541.670	—	—	5,541.670

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1895	ausserordentliche 1896	1896	Summe
	Gulden in österr. Währung			
k) Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation:				
Creditanstalts-Anlehen:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung	819.000	—	—	819.000
Baucapital der Strecke Braunau—Reichsgrenze:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung (in Gold 24.080 fl.)	28.660	—	—	28.660
Jahresrente für die Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn laut Artikel 3 des Uebereinkommens vom 26. April 1884, bezw. nach Vereinbarung vom 25. Juli 1892	3,199.500	—	—	3,199.500
Erforderniss für die Ungarische Westbahn (steierische Linie) laut Uebereinkommens vom 22. December 1888:				
Rentenerforderniss laut § 7 des Uebereinkommens 331.000 fl.				
Zinsen und Amortisation der Investitions-Anleihe vom Jahre 1890 laut § 6 des Uebereinkommens . 63.320 fl.	394.320	—	—	394.320
Erforderniss für die Linie Laibach—Stein:				
Für Verzinsung und Amortisation der Prioritäten	32.940	—	—	32.940
Rentenerforderniss für die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie) laut § 8 des Uebereinkommens vom 20. December 1888 . .	1,449.720	—	—	1,449.720
Erforderniss für die Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa:				
Laut Artikel V des Uebereinkommens vom 8. März 1894 als Entgelt für die Ueberlassung des Betriebes an den Staat, und zwar:				
für die Linie Lemberg—Czernowitz pro 1894 . . . . 1,500.000 fl.				
für die Linie Czernowitz—Suczawa pro 1895 . . . 700.000 fl.				
Laut Artikel VIII des Uebereinkommens:				
Verzinsung und Tilgung eines Theilbetrages von 7,900.000 fl. des 4percent. Prioritätsanlehens von 10,000.000 fl. pro 1895 . . . 354.550 fl.	2,554.550	—	—	2,554.550
l) Annuitäten, betreffend die Erwerbung von vier Sechstel-Antheilen an der Wiener Verbindungsbahn, und zwar:				
Ein Sechstel-Antheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (neunte Annuität)	32.320	—	—	32.320
Ein Sechstel-Antheil je der priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (siebente Annuität)	67.000	—	—	67.000
Ein Sechstel-Antheil der priv. Südbahn-Gesellschaft	33.000	—	—	33.000
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien	—	—	80.000	80.000
Für die Ueberfahrt der Lemberger Strasse in der Station Przemyśl-Bakończyce und zweites Geleise im Verbindungsdreiecke (erste Rate)	—	—	100.000	100.000
Für die Verlängerung und den Umbau der Brücke über den Dniester bei Niżniów (erste Rate) . .	—	—	100.000	100.000
Für die Erweiterung der Station und Personen-Haltestelle in Klein-Schwechat (erste Rate) . . .	—	—	30.000	30.000
Für die Erweiterungsanlagen aus Anlass des Anschlusses von Localbahnen	—	—	275.850	275.850
Für die Strassenunterfahrt in Krakau (zweite Rate)	—	—	50.000	50.000
Für die Beschaffung von Ergänzungsapparaten für Glockensignal-Einrichtungen und Distanzsignale .	—	—	10.000	10.000
Für die Erweiterung der Telegraphenanlagen . .	—	—	80.000	80.000
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	—	579.800	579.800

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche 1895	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer 1896	Ausgaben ausserordentliche bis Ende December 1896	Summe
	Gulden in österreichischer Währung			
Für das Einlegen von Weichen mit eisernen Unterlagen	—	—	65.880	65.880
Für das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen	—	—	112.000	112.000
Für die Verstärkung bestehender Oberbausysteme .	—	—	227.000	227.000
Für die Herstellung eines zweiten Geleises in der Strecke Lemberg—Złoczów (zweite Rate) . . .	—	—	400.000	400.000
Für die Herstellung eines Rangirbahnhofes in Podgórze-Płaszów (zweite Rate)	—	—	50.000	50.000
Für die Erweiterung der Station Przemyśl (dritte und letzte Rate)	—	—	20.000	20.000
Für die Erneuerung von minderwerthigen, nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln	—	—	300.000	300.000
Für die Vergrösserung der Werkstätte in Knittelfeld (zweite Rate)	—	—	50.000	50.000
Für die Verbesserung des Speisewassers, eventuell Druckwerksanlagen	—	—	100.000	100.000
Für die Erweiterung der Station Budweis (dritte Rate)	—	—	100.000	100.000
Für die Erweiterung der Station Beneschau (dritte Rate)	—	—	100.000	100.000
Für die Erweiterung der Station Eger (dritte Rate) .	—	—	50.000	50.000
Für die Herstellung eines Rangirbahnhofes Ischl und Erweiterung der bestehenden Bahnhofanlagen daselbst (dritte und letzte Rate)	—	—	15.000	15.000
Für die Auswechslung von Holzbrücken	—	—	70.000	70.000
Für Erweiterung des Bahnhofes Prag und Herstellung einer entsprechenden Zugförderungsanlage in Nusle (fünfte Rate)	—	—	200.000	200.000
Für Concurrenzbeiträge bei Flussregulirungen, Strassenherstellungen etc.	—	—	13.000	13.000
Für Vergrösserung der Werkstättenanlagen in Linz (zehnte Rate)	—	—	100.000	100.000
Für Versicherungsarbeiten bei Lehnen und Böschungen, Schutzbauten gegen Lawinenabstürze, Unterbau-Objecte, Nebenanlagen etc.	—	—	152.100	152.100
Für die Erweiterung von Stationen und dazu gehörigen Anlagen	—	—	600.000	600.000
Für Centralisirung der Einfahrtsweichen und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres in verschiedenen Stationen und auf der currenten Strecke . . .	—	—	170.000	170.000
Für diverse Herstellungen bei Wächterhäusern, Signalhütten etc.	—	—	18.000	18.000
Für Brückenverstärkungen	—	—	150.000	150.000
Für Ankauf des Uferplatzes unterhalb der Nordwestbahn-Brücke an der Donau (zehnte und letzte Rate)	—	—	34.600	34.600
Für Aufnahmsgebäude und Beamtenwohnungen an den Bahnlinien St. Pölten—Leobersdorf—Gutenstein und Pöchlarn—Kienberg-Gaming (elfte Rate)	—	—	18.000	18.000
Für die Industriegeleise von Friedburg-Lengau bis Schneegattern für die k. und k. General-Direction der Allerhöchsten Privat- und Familienfonds (achte Rate)	—	—	7.400	7.400
Für sonstige Ausgaben der Staatseisenbahn-Verwaltung: Erweiterungen, Herstellung von Industriegeleisen, sowie für verschiedene und unvorhergesehene Auslagen	—	—	304.000	304.000
Für die Beschaffung von Messinstrumenten zum Ueberprüfen und Untersuchen der Telegraphenleitungen	—	—	2.000	2.000
Für die Beschaffung von Telephon-Apparaten . .	—	—	4.000	4.000
Für Lademittel	—	—	12.000	12.000
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	70.000	70.000
Für Ausrüstung von Locomotiven mit Geschwindigkeitsmessern	—	—	5.000	5.000
Für Werkstätten-Einrichtungen	—	—	120.000	120.000

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche 1895	ausserordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1896	1898	Summe
	Gulden in österreichischer Währung			
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds-Reste der Galizischen Carl Ludwig-Bahn:				
Für die Vergrösserung der Leistungsfähigkeit einzelner Strecken	—	—	130.000	130.000
Für die Erweiterung der Station Dembica	—	—	130.000	130.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft:				
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten	—	—	166.500	166.500
Für Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln	—	—	188.000	188.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa:				
Für das Einlegen von Flussstahlschienen und von Weichen mit eisernen Unterlagen	—	—	78.400	78.400
Für die Verstärkung des Oberbaues	—	—	20.000	20.000
Für die Erweiterung der Station Stanislau	—	—	143.290	143.290
Für die Erweiterung der Werkstätte Stanislau	—	—	150.000	150.000
Für die Erweiterung der Station Lemberg	—	—	700.000	700.000
Für die Erneuerung von minderwerthigen nicht mehr reparaturfähigen Fahrbetriebsmitteln	—	—	350.000	350.000
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsanlagen	—	—	346.630	346.630
Für Investitionen aus dem Investionsfonds der Linie Czernowitz-Nowosielitza:				
Für Meliorationen und diverse Ergänzungsanlagen	—	—	26.000	26.000
Summe (Titel 15, § 1)	66,950.870	1,230.750	7,374.450	75,556.070
Vom Staate für Rechnung der Gesellschaft betriebene Privatbahnen:				
§ 2. Mährische Grenzbahn:				
A. Garantirte Linie Sternberg—Grulich:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	4.400	—	—	4.400
Sachliche Betriebserfordernisse	1.700	—	—	1.700
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	43.900	—	—	43.900
Sachliche Betriebserfordernisse	103.500	12.600	—	116.100
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	112.700	—	—	112.700
Sachliche Betriebserfordernisse	30.300	—	—	30.300
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	40.820	—	—	40.820
Sachliche Betriebserfordernisse	84.580	—	—	84.580
e) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	10.080	—	—	10.080
Sachliche Betriebserfordernisse	43.920	—	—	43.920
f) Betriebsüberschuss an die Gesellschaft	6.000	—	—	6.000
g) Vertragsmässige Zahlung für Zinsen und Amortisation	330.000	—	—	330.000
Summe A.	811.900	12.600	—	824.500
B. Ungarantirte Linie Hohenstadt—Zöptau:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	1.100	—	—	1.100
Sachliche Betriebserfordernisse	400	—	—	400
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	8.500	—	—	8.500
Sachliche Betriebserfordernisse	22.050	4.450	—	26.500
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	24.090	—	—	24.090
Sachliche Betriebserfordernisse	7.910	—	—	7.910

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche mit der Verwendungsdauer bis Ende December 1895	Ausgaben ausserordentliche 1896	1896	Summe
	Gulden in österr. Währung			
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	8.080	—	—	8.080
Sachliche Betriebserfordernisse	11.280	—	—	11.280
c) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	2.560	—	—	2.560
Sachliche Betriebserfordernisse	15.340	—	—	15.340
f) Betriebsüberschuss an die Gesellschaft	24.140	—	—	24.140
Summe B.	125.450	4.450	—	129.900
Summe (Titel 15, § 2)	937.350	17.050	—	954.400
Summe (Titel 15, §§ 1 und 2)	67,888.220	1,247.800	7,374.450	76,510.470
§ 3. Bodensee-Dampfschiffahrt:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Sachliche Betriebserfordernisse	920	—	—	920
b) Schiffahrtsdienst:				
Persönliche Ausgaben (darunter in Gold 12.560 fl.)	113.870	—	—	113.870
Sachliche Betriebserfordernisse	30.870	—	—	30.870
c) Erhaltungsauslagen:				
Sachliche Betriebserfordernisse (darunter in Gold 2790 fl.)	24.470	—	—	24.470
d) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	2.000	—	—	2.000
Sachliche Betriebserfordernisse	2.550	—	—	2.550
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für den Umbau des hölzernen Reservemolo und Ersatz durch einen Steinmolo (zweite Rate)	—	—	11.300	11.300
Für sonstige Auslagen	—	—	2.700	2.700
Summe (Titel 15, § 3)	174.680	—	14.000	188.680
Summe (Titel 15, §§ 1 bis 3)	68,062.900	1,247.800	7,388.450	76,699.150
Summe (Titel 12 bis 15)	68,131.450	1,247.800	12,031.770	81,411.020

XVI. Subventionen und Dotationen.

Capitel 34. B. An Verkehrsanstalten.

Staatsausgaben	Ordentliche 1895	Ausserordentliche 1896	1896	Summe
Titel 1. Subventionen:				
§ 1. Oesterreichischer Lloyd:				
a) Meilengelder in Noten	2,910.000	—	—	2,910.000
b) Vergütung der Suezcanal-Gebühren (508.915 fl. in Gold)	605.850	—	—	605.850
§ 2. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Noten	250.000	—	—	250.000
§ 3. Zittau-Reichenberger Bahn (35.000 fl. in Gold)	41.700	—	—	41.700
Titel 2. Als unverzinsliche Vorschüsse:				
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Noten	—	—	250.000	250.000
Titel 3. Als 4perc. Vorschüsse:				
A. Garantirte Eisenbahnen im eigenen Betriebe:				
a) Südnorddeutsche Verbindungsbahn, in Silber	—	—	650.000	650.000
b) Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Ergänzungsnetz, in Noten	—	—	320.000	320.000
B. Die Staatsgarantie geniessende Localbahnen:				
c) Wodňan-Prachatitz, in Noten	—	—	30.900	30.900
d) Monfalcone- (Ronchi) Cervignano, in Noten	—	—	64.600	64.600
e) Strakonitz-Winterberg, in Noten	—	—	40.800	40.800
f) Arnoldstein-Hermagor, in Noten	—	—	40.900	40.900
Summe (Capitel 34, Titel 1 bis 3)	3,807.550	—	1,397.200	5,204.750

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1895.

Zweiter Theil. — Bedeckung.

Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	Einnahmen ausserordentliche	Summe
	Gulden in österr. Währung		
Capitel 33. XI. Handelsministerium.			
Titel 1. Centralleitung	10.260	—	10.260
Titel 2. Herstellung der Statistik des auswärtigen Handels	217.000	—	217.000
Titel 3. Einkünfte aus der Verwaltung der Weltausstellungsgebäude	12.280	—	12.280
Titel 4. Gewerbe-Inspection	15.900	—	15.900
Titel 5. Probiranstalten für Handfeuerwaffen	5.240	—	5.240
Titel 6. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen	—	31.980	31.980
Titel 7. Aichdienst	366.600	—	366.600
Titel 8. § 1. Hafen- und See-Sanitätsdienst	507.890	—	507.890
§ 2. Beiträge zu ausserordentlichen Neubauten	—	19.050	19.050
Summe (Titel 8, §§ 1 und 2)	507.890	19.050	526.940
Titel 9. Betrieb der Lagerhäuser in Triest	934.840	—	934.840
Summe (Titel 1 bis 9)	2,070.010	51.030	2,121.040
Titel 12. Staatseisenbahnbau:			
§ 1. Beiträge der Interessenten zum Bau der Böhmisch-mährischen Transversalbahn	—	4.940	4.940
§ 2. Beiträge der Interessenten zum Bau der Eisenbahn Schrambach-Kernhof	—	3.460	3.460
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft behufs Bestreitung der Ausgaben für den Bau der Localbahnen:			
§ 3. Lindewiese-Barzdorf (-Heinersdorf)	—	1,000.000	1,000.000
§ 4. Niklasdorf-Zuckmantel	—	250.000	250.000
Summe (Titel 12, §§ 1 bis 4)	—	1,258.400	1,258.400
Titel 13. Beitragsleistung des Herzogthums Steiermark für die Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg	—	330.000	330.000
Summe (Titel 13, § 1)	—	330.000	330.000
Titel 14. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen:			
§ 1. Bodenbacher Bahnstrecke: Pachtzins für die Bodenbacher Bahnstrecke (107.910 fl. Gold)	128.460	—	128.460
Summe (Titel 14, § 1)	128.460	—	128.460
§ 2. Localbahn Časlau-Zawratetz und Časlau-Močowic:			
a) Transporteinnahmen	120.000	—	120.000
b) Verschiedene Einnahmen	7.000	—	7.000
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft	—	5.200	5.200
Summe (Titel 14, § 2)	127.000	5.200	132.200
§ 3. Localbahn Königshan-Schatzlar:			
a) Transporteinnahmen	30.000	—	30.000
b) Verschiedene Einnahmen	2.500	—	2.500
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft	—	18.800	18.800
Summe (Titel 14, § 3)	32.500	18.800	51.300
Summe (Titel 14, §§ 1 bis 3)	287.960	24.000	311.960
Titel 15. Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt:			
Im Eigenthum des Staates stehende und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen:			
§ 1. Westliche Staatsbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt), Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn, Dalmatiner Staatsbahn, Staatsbahnen in Galizien, Mähren, Schlesien, Ungarische Westbahn			

Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	ausserordentliche	Summe
	Gulden in österr. Währung		
(steirische Linie) und Erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie), Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa, verstaatlichte Bahnlinien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft (exclusive Časlau-Zawratetz, Časlau-Močowic und Königshan-Schatzlar) und Linie Czernowitz-Nowosielitza:			
a) Transporteinnahmen (darunter 13,895.000 fl. in Gold)	85,209.300	—	85,209.300
b) Vergütung aus dem Localbahnbetriebe	1,603.000	—	1,603.000
c) Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	1,389.300	—	1,389.300
d) Antheil an dem Gemeinschaftsverkehre, bezw. am Reingewinne der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	250.000	—	250.000
e) Einnahmen aus der Verpachtung des Hotels Zell am See	10.000	—	10.000
f) Einnahmen aus dem Lagerhause in Graz	9.000	—	9.000
g) Erträgniss der sechs Sechstel-Antheile an der Wiener Verbindungsbahn	234.000	—	234.000
h) Sonstige verschiedene Einnahmen (darunter 58.090 fl. in Gold)	709.100	—	709.100
Amortisationsquote für Industriegeleise	—	3.400	3.400
Beitrag der Alpinen Montangesellschaft für die Verzinsung der Geleiseanlagen in Eisenerz	—	20	20
Antheil am Erträgnisse der Brückenmauth in Lend	—	500	500
Uebernahme des Investitionsfondsrestes der Galizischen Carl Ludwig-Bahn	—	260.000	260.000
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	—	354.500	354.500
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa	—	1,788.320	1,788.320
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der Linie Czernowitz—Nowosielitza	—	26.000	26.000
Summe (Titel 15, § 1)	89,413.700	2,432.740	91,846.440
Für Rechnung der Gesellschaft betriebene Privatbahnen:			
§ 2. Mährische Grenzbahn:			
A. garantirte Linie (Sternberg—Grulich):			
a) Transporteinnahmen	476.600	—	476.600
b) Sonstige verschiedene Einnahmen	17.900	—	17.900
Summe A.	494.500	—	494.500
B. Ungarantirte Linie (Hohenstadt—Zöptau):			
a) Transporteinnahmen	127.100	—	127.100
b) Sonstige verschiedene Einnahmen	2.800	—	2.800
Summe B.	129.900	—	129.900
Summe (Titel 15, § 2)	624.400	—	624.400
Summe (Titel 15, §§ 1 und 2)	90,038.100	2,432.740	92,470.840
§ 3. Bodensee-Dampfschiffahrt:			
a) Transporteinnahmen (darunter in Gold 155.300 fl.)	192.000	—	192.000
b) Verschiedene Einnahmen (darunter in Gold 5000 fl.)	6.500	—	6.500
Summe (Titel 15, § 3)	198.500	—	198.500
Summe (Titel 15, §§ 1 bis 3)	90,236.600	2,432.740	92,669.340
Titel 16. Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	1,300.000	1,300.000
Summe (Titel 16, § 1)	—	1,300.000	1,300.000
Summe (Capitel 33, Titel 12 bis 16)	90,524.560	5,345,140	95,869.700
Capitel 39. XVI. Subventionen und Dotationen. Verkehrsanstalten.			
Titel 1. 6 pCt. Zinsen von Ueberzahlungen an Garantievorschüssen	—	4.200	4.200
Summe (Capitel 39)	—	4.200	4.200

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Krasna—Roznau: Herstellung einer Schleppbahn und Anlage einer Ladestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Grossgrundbesitzers Rudolf Grafen Kinsky für die Errichtung einer normalspurigen Schleppbahn von der Personenhaltestelle Střitesch zu seinen Holzlagerplätzen in Zabři, sowie hinsichtlich des Projectes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Anlage einer öffentlichen Ladestelle für ganze Wagenladungen in der genannten Personenhaltestelle für den 6. August anberaumt. [G.-I.-Z. 14.361.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauliche Herstellungen in der Station Schreckenstein: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Schreckenstein und für die damit in Zusammenhang stehende Herstellung einer 5 m weiten gewölbten Durchfahrt im km 430·6/7, sowie der dadurch bedingten Strassenverlegung für den 7. August anberaumt. [G.-I.-Z. 13.982.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Rauchschlote in der Heizhauswerkstätte in Wien.) In der Heizhauswerkstätte des Wiener Hauptbahnhofes werden drei Rauchabzugsschlote angebracht. [1. Juli, Z. 34.823.]

— (Glaswand in der Heizhauswerkstätte in Wien.) Im Materialmagazin der Heizhauswerkstätte am Wiener Hauptbahnhofe wird eine Glaswand aufgestellt. [1. Juli, Z. 34.826.]

— (Industriegeleise-Verlängerung mit Verladerampe und Brückenwaage in Lobositz.) Das Project für die Verlängerung und Einbindung des Industriegeleises der Firma Reiser & Söhne mittelst eines Wechsels in das bestehende Sturzgeleise vom Wechsel Nr. 2 in der Station Lobositz, dann die Herstellung einer Verladerampe und einer Brückenwaage sammt Waaghäuschen an diesem Industriegeleise wurde zur Ausführung genehmigt. [8. Juli, Z. 33.843.]

— (Vergrösserung der Restauration in Chotzen.) Die Restaurationslocalitäten im Aufnahmsgebäude der Station Chotzen werden vergrössert. [1. Juli, Z. 34.092.]

— (Linien Wien—Bodenbach und Böhm.-Trübau—Olmütz: Nebengebäude und Senkgruben bei mehreren Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 192, 193, 201, 202, 203 und 206 der Linie Wien—Bodenbach, dann bei Nr. 458, 463, 464, 466, 467, 470, 471 und 472 und beim Weichenwächterhause in der Station Sichelsdorf der Linie Böhm.-Trübau—Olmütz werden neue Nebengebäude hergestellt. [8. Juli, Z. 36.298.]

— (Linie Wien—Bruck a/d. L.: Wasserstationsbrunnen in Grammat-Neusiedl.) In der Station Grammat-Neusiedl wird ein zweiter Wasserstationsbrunnen hergestellt. [5. Juli, Z. 23.122.]

Mühlkreisbahn. (Errichtung eines elektrischen Läutewerkes: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die Localerhebung, betreffend die Errichtung eines elektrischen Läutewerkes bei der Rodlbachbrücke nächst der Station Rottenegg der Mühlkreisbahn, auf den 9. August anberaumt. [H.-M.-Z. 42.629.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung telephonischer Verbindungen in der Station Ober-Gerspitz.) In der Station Ober-Gerspitz wurden der localen Verhältnisse wegen zwei telephonische Verbindungen hergestellt, und zwar die eine zwischen der südlichen Centralwärterbude und dem Telegraphenbureau im ersten Stockwerke des Aufnahmsgebäudes, die andere zwischen dem Blockapparatlocale und dem Telegraphenbureau. In die erstgenannte Linie ist die Sprechstelle im Blockapparatlocale des Aufnahmsgebäudes als Mittelstation eingeschaltet. Die Herstellung dieser Telephon-Correspondenzlinien geschah im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn, welche Behörde auch die Ausführung der Leitungsarbeiten besorgt. Die k. k. General-Inspection nahm den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss und genehmigte die Specialinstruction für die Benützung dieser telephonischen Verbindungen. [G.-I.-Z. 12.427.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Anlage zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten der Züge und zur centralen Stellung der Weichen in der Station Reichenberg.) In die zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten in der Station Reichenberg hergestellte Anlage sind 15 einfache und 2 englische Weichen, sowie weiters folgende Mastsignale einbezogen: Ein zugleich als Distanzsignal gegen Rosenthal dienendes zweiarmiges Mastsignal für die Einfahrt der Züge in der Richtung von Gablonz; ein zweiarmiges Mastsignal für die Einfahrt der Züge in der Richtung von Pardubitz, ein zweiarmiges Mastsignal für die Ausfahrt der Personen- und Güterzüge gegen Pardubitz und Gablonz und ein einarmiges Mastsignal zur Ergänzung der mit dem vorgenannten Mastsignale gegebenen Signale für die Ausfahrt der Personenzüge. Um die Sicherung der Weichenstrassen in Verbindung mit den betreffenden Signalen zu erreichen, bestehen folgende Einrichtungen: Ein Weichen- und Signalstellwerk, welches in einem Stellwerksthurme untergebracht ist; die Blockapparate im Telegraphenbureau, im Bureau der Platzinspection und im Stellwerksthurme; der Fahrstrassenanzeiger, und zwar der Nummeranzeiger im Stellwerksthurme und die Einschaltungsvorrichtung im Telegraphenbureau, und endlich die Klingelwerke mit Fallscheiben im Telegraphenbureau, sowie im Bureau der Platzinspection und im Stellwerksthurme zur gegenseitigen Verständigung. Die Weichen- und Signalhebel sind durch Doppel-Stahldrahtzüge mit den Weichenstellvorrichtungen (Spitzenverschlüsse), bezw. mit den Weichenriegeln oder mit den Armen der Signalmaste verbunden. Bei der Ausführung dieser Sicherungsanlage haben dem ursprünglichen Projecte gegenüber einige Abweichungen stattgefunden, welche die k. k. General-Inspection im Namen des k. k. Handelsministeriums genehmigte. [14. Juli, G.-I.-Z. 11.880.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 17. Juni nach 17tägiger Fahrt mit 95 Passagieren und 2357 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Port-Said 25.223 kg Kaffee (wovon 16.143 kg für Fiume), 1585 kg Indigo; aus Suez 120 kg Kaffee; aus Aden 29.435 kg Perlmutter, 7612 kg Wurzeln, 1370 kg Wachs, 42.427 kg Weihrauch, 12.383 kg Häute, 2537 kg Gummi, 2080 kg Myrrhe, 2842 kg Wolle, 437 kg Senesblätter, 2538 kg Droguen, 23.052 kg Kaffee; aus Bombay 10.150 kg Pfeffer für Ancona, 1,643.725 kg Baumwolle (wovon 112.850 kg für Venedig), 98.811 kg Ricinussamen (wovon 30.450 kg für Venedig), 710 kg Därme, 40.092 kg Häute, 1015 kg Kaffee, 140 kg Cigarren, 2030 kg Nüsse aus der Levante, 38.672 kg Ingwer, 1109 kg Teppiche, 101.750 kg Samen, 101.500 kg geschälte Haselnüsse, 812 kg Curiositäten, 200 kg Droguen und 162.400 kg Mirabolamen. Der Gesammtwerth der eingeführten Waaren betrug 1,348.610 fl. ö. W.

Regulirung des Eisernen Thores. (Baufortschritte.) Der 3 m tiefe, 80 m breite und nahezu 3 km lange Schiffahrtscanal, welcher im Bereiche des das „Eiserne Thor" genannten Stromabschnittes der unteren Donau in das Felsenbett der Donau eingesprengt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21), ist nahezu vollendet, und wird nun an der Fertigstellung der aus Quadern ausgeführten Böschungsmauern und der Auspflasterung der Dammkrone gearbeitet. Diese Arbeit dient insbesondere dazu, die Stabilität des längs der Canalufer beiderseits als Damm aufgespeicherten, aus dem Canalbette geförderten Steinmaterials zu sichern und bei Hochwässern, welche die Dammkrone überfluthen, die Verschiebung des lose geschütteten Materials hintanzuhalten. Das Gebiet der submarinen Sprengungen hat sich nunmehr insbesondere auf die unterhalb der Ausmündung des Schiffahrtscanals und noch innerhalb des Felsengebietes gelegene Stromstrecke der freien Donau erstreckt, in deren Flusssohle sich insbesondere bei niederem Wasserstande für die Schiffahrt gefährliche Riffe und Klippen befinden, deren Spitzen mitunter hoch über die Wasserfläche hervorragen. Die Sondirung der Flussbettsohle im Bereiche des freien Flussgebietes erfolgt durch ein eigens für diesen Zweck construirtes und mit Maschinen neuester Erfindung ausgerüstetes, „Universalschiff" genanntes flossartiges Kettenschiff von kolossalen

Dimensionen. An dem stumpfen Vordertheile des Schiffes, sowie an beiden Seiten des Bordes sind durch eigenthümliche Constructionen beweglich hergestellte Balken angebracht, deren in das Wasser reichende unteren Enden so lang sind, um dem Tiefgange eines grossen beladenen Schiffes zu entsprechen, wenn solches bei niedrigstem Wasserstande verkehrt. Geräth nun bei der Thalfahrt einer dieser Balken auf ein Hinderniss, so kippt er um, wodurch das Schiff sofort stoppt und der 10 q schwere Meissel mit einer Fallhöhe von 10 m in Action gesetzt wird. Nach Herstellung der je nach der durch Sonden constatirten Ausdehnung des Hindernisses erforderlichen Anzahl Bohrlöcher werden diese mit Dynamitpatronen armirt, welche durch Leitungsdrähte mit der elektrischen Sprengbatterie des Schiffes verbunden sind. Nach Vollendung dieser Arbeit wird das Schiff ca. 20 m weit stromaufwärts gezogen, worauf die Sprengung des Felsens erfolgt. Nun tritt die mit Dampfkraft betriebene Hebezange in Action, welche abgesprengte Felsblöcke im Gewichte bis zu 60 q hebt und selbe in die dem Universalschiffe beigegebenen Plätten automatisch verladet, während das kleinere Gerölle durch die Baggerkörbe zu Tage gefördert wird. Dank dieser bis zur äussersten Grenze des Felsengebietes fortgesetzten Arbeit entfällt die Nothwendigkeit einer Verlängerung des Canals über den Bereich des Engpasses hinaus. Die beiderseitigen Grenzen des auf diese Weise hergestellten sicheren Fahrwassers werden Bojen, welche bei Nacht elektrisch beleuchtet sind, markiren. Die beiden überaus mächtigen, quer liegenden Steindämme, welche für die Dauer der Arbeit den Canal an seinen beiden Enden vom Hauptstrome abschliessen und die Trockenlegung der Canalsohle vermittelten, werden, nachdem die Verkleidung der Seitendämme bis dahin vollendet sein dürfte, voraussichtlich bereits im Herbste dieses Jahres entfernt werden.

Regulirung der Temes. (Projectirter Bau eines Hafens bei Pancsova.) Die im Interesse des Pancsovaer Donau-Umschlagsverkehres (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54 ex 1894) in Angriff genommene Regulirung der Temes ist von der Einmündung der Temes in die Donau bis Pancsova soweit vorgeschritten, dass bereits grössere Dampfer mit Schleppschiffen bis zur Pancsovaer Stadtlände verkehren können. Dessenungeachtet werden die Baggerungen noch weiter vorgenommen, um den constanten Verkehr von Remorqueurs selbst bei niedrigstem Wasserstande zu sichern. Des Ferneren ist die Anlage eines Hafens unmittelbar bei Pancsova, sowie der Bau von Entrepots längs den Quais des Hafens in Aussicht genommen. Die hiemit in Einklang zu bringende Erweiterung des Flussbettes wird sodann das anstandslose Umkehren der Schiffe, sowie die Vornahme aller sonstigen nautischen Manipulationen gestatten. Im Zusammenhange mit diesen Investitionen steht das Project des Baues einer von der Station Pancsova der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Pancsova aus bis Petrovosello führenden Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46), welche von Bedeutung für den Cerealienverkehr des Temeser Banates sein wird.

Dampfschiffverkehr auf der Waag. (Probefahrt.) Die Budapester Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat vor Kurzem einen flachtauchenden Dampfer, welcher sieben Schleppschiffe im Taue führte, probeweise bis Megyed verkehren lassen. Die Steinladungen, womit die Schlepper belastet waren, sind für die bei Megyed im Baue begriffenen Dämme bestimmt. Nachdem der Versuch vollständig gelungen ist, werden weiter stromaufwärts reichende Fahrten vorgenommen werden, deren Zweck es ist, im Bereiche des derzeit schon schiffbaren Theiles der Waag einen constanten Schiffsverkehr einzuleiten.

Schiffs- und Handelsverkehr mit Ostafrika, Ostasien und Australien via Suez-Canal. (Betriebsergebnisse im Jahre 1894.) Die Bewegung im Suez-Canal hinsichtlich der von Europa nach Ostasien, Afrika u. s. w., sowie vice versa transitirenden Schiffe ist eine seit Jahren ziemlich constante und umfangreiche, wie aus den folgenden statistischen Daten ersichtlich. Es betrug nämlich der Gesammt-Durchzugsverkehr des Suez-Canals im Jahre 1894 3347 Schiffe mit 7·047 Millionen Nettotonnen, während der Durchschnitt der vorhergegangenen 5 Jahre (1889—1893) 3569 Schiffe mit 6·692 Millionen Nettotonnen umfasst hatte. Betreffs der Handelsflagge der betreffenden Staaten, so steht Grossbritanien in allererster Reihe, dem sich zunächst Holland, Frankreich, Deutschland und Italien anreihen; die österreichisch-ungarische Handelsflotte war im Vorjahre mit 50 Schiffen gleich 124.909 Nettotonnen repräsentirt. Der Passagierverkehr, welchen die diversen Postschiffe vermittelten, umfasste im Vorjahre 84.703 Personen. Von speciellem Interesse ist der directe Verkehr Triests und Fiumes durch den Suez-Canal, bezw. der Wechselverkehr mit den in Rede stehenden Gebieten des fernen Ostens. Im Vorjahre passirten den Suez-Canal

a) aus den östlichen Meeren nach Triest und Fiume 26 Schiffe mit 64.210 Nettotonnen,
b) ab Triest und Fiume nach den östlichen Meeren 43 Schiffe mit 92.547 Nettotonnen,

was immerhin darauf hindeutet, dass der Durchzugs- und Exportverkehr über und nach den beiden Häfen der Monarchie ein relativ recht ansehnlicher ist. Derselbe geht einer weiteren Steigerung unzweifelhaft entgegen, da die Handelsbeziehungen der Monarchie mit jenen grossen und wichtigen Ländergebieten im Aufschwung begriffen sind und unter Anderem auch der Bezug einiger wichtiger Rohproducte für die Industrie Oesterreich-Ungarns aus Ostasien, wie z. B. Baumwolle, Jute, Rohreis u. s. w., immer namhafter wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXI. Stückes.) Das am 2. August herausgegebene CXXXI. Stück enthält unter

Nr. 1185: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 31. Juli 1895, Z. 72.618, betreffend die Wiederzulassung der Einfuhr serbischer Schweine nach Niederösterreich.

Nr. 1186: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. August 1895, Z. 70.825, mit welcher anlässlich des Bestandes der Maul- und Klauenseuche in den Comitaten Arva, Bihar, Csanad, Fejer, Neutra und Veszprém hinsichtlich der Zufuhr (Zutrieb) von Klauenthieren von dort nach Niederösterreich besondere Bestimmungen erlassen werden.

Nr. 1187: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 24. Juli 1895, Z. 12.797/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Raab in Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 1188: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 29. Juli 1895, Z. 12.779/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrowitz in Croatien-Slavonien nach Oberösterreich.

Nr. 1189: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 30. Juli 1895, Z. 8638, betreffend die Wiederzulassung der Einfuhr von Schweinen aus Serbien nach Salzburg.

Nr. 1190: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 29. Juli 1895, Z. 8633, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Salzburg.

Nr. 1191: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 30. Juli 1895, Z. 21.654, betreffend die Wiederzulassung der Einfuhr von Schweinen aus Serbien nach Steiermark.

Nr. 1192: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 30. Juli 1895, Z. 21.705, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Brčka in Bosnien nach Steiermark.

Nr. 1193: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. Juli 1895, Z. 115.952, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Zell am See in Salzburg nach Böhmen.

Nr. 1194: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 29. Juli 1895, Z. 14.130, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Schlesien.

Nr. 1195: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 29. Juli 1895, Z. 14.081, betreffend die Wiederzulassung der Einfuhr von Schweinen aus Serbien nach Schlesien.

— (Inhalt des CXXXII. Stückes.) Das am 3. August herausgegebene CXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1196: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. August 1895, Z. 72.707, betreffend die Bewilligung der Zufuhr von lebenden Schlachtschweinen ungarischer und croatisch-slavonischer Provenienz nach Mödling im politischen Bezirke Baden.

Nr. 1197: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 28. Juli 1895, Z. 28.213, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen und Schweinefleisch aus dem Occupationsgebiete nach Mähren.

Nr. 1198: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 25. Juli 1895, Z. 26.903, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen und Schweinefleisch aus Galizien nach Mähren.

Nr. 1199: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 26. Juli 1895, Z. 62.321, betreffend die Ausfuhr von Schweinen aus Galizien und die Einfuhr von Schafen und Schweinen aus Rumänien.

Nr. 1200: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 27. Juli 1895, Z. 9837, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Krain.

Nr. 1201: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 30. Juli 1895, Z. 12.799/II, betreffend die Wiederzulassung der Einfuhr von Schweinen aus Serbien nach Oberösterreich.

Nr. 1202: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. Juli 1895, Z. 12.619, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Comitate Raab in die Bukowina.

Mährisch - schlesische Centralbahn. (Generalversammlung.) Am 28. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Carl Ritter von Feistmantel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Camill Kuranda, die 24. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mährisch-schlesischen Centralbahn abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche insgesammt 14.495 Actien mit 723 Stimmen vertraten. Der Vorsitzende theilte mit, dass die in Rede stehende Generalversammlung einberufen werden musste, weil dem Proteste eines Actionärs gegen den Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung vom 5. Juli 1894 auf Liquidation der Gesellschaft Folge gegeben worden war. Hiezu bemerkte der Verwaltungsrath, dass der Eintritt der Liquidation der Gesellschaft voraussichtlich nach Durchführung der im Verstaatlichungs - Uebereinkommen vorgesehenen protokollarischen Eigenthumsübergabe stattfinden werde; vorher müssten aber noch die von der Regierung zu genehmigenden Modalitäten der Liquidation einer ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Nach einer weiteren Mittheilung betreffs der Emission der neuen 4percent. Prioritätsanleihe von 33 Millionen Kronen und des Umtausches der Prioritäten ex 1870 gegen die neuen 4percent. Titres wurde der Geschäftsbericht pro 1894, sowie der Revisionsbericht genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe ohne Debatte das Absolutorium ertheilt. Es folgten sohin Beschlüsse über die Functionsgebühren des Verwaltungsrathes für die restliche Functionsdauer und über die Entlohnung der Liquidatoren für die Durchführung der Liquidation. Schliesslich wurden das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Emil Quelmalz und der bisherige Revisionsausschuss wiedergewählt.

Gaisbergbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. Juni wurde unter dem Vorsitz des Consuls Otto Boas und im Beisein des landesfurstlichen Commissärs, k. k. Hofrathes Ludwig Sauter, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gaisbergbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen ein Actiencapital von 222.600 fl. vertraten. Der Geschäftsbericht pro 1894, sowie der Bericht des Revisionsausschusses wurden genehmigend zur Kenntniss genommen. Hierauf beschloss die Versammlung über Antrag des vorher absolvirten Verwaltungsrathes, von dem mit 20.921 fl. ausgewiesenen Betriebsüberschuss zur Dotirung des Reservefondes und des Erneuerungsfondes 984, bezw. 3000 fl., dann zur Tilgung der Prioritätsactien 800 fl. zu verwenden, sohin 14.860 fl. als 5percentige Dividende auf die im Umlauf befindlichen Prioritätsactien zu vertheilen und den Restbetrag von 477 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Die Zahl der Verwaltungsrathmitglieder wurde auf sechs herabgesetzt, und wurden die ausscheidenden Mitglieder Max Lehmann und Sali Hermann Nördlinger wiedergewählt. Schliesslich wurden die bisherigen Mitglieder und Ersatzmänner des Revisionsausschusses wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Otto Boas zum Vorsitzenden und Max Lehmann zu dessen Stellvertreter für das Jahr 1895 wiedergewählt.

Localbahn Gleisdorf-Weiz. (Generalversammlung.) Am 30. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Alexander Wannisch und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Dr. Eugen Netoliczka, die 7. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Gleisdorf-Weiz abgehalten. Bei derselben waren 8 Actionäre anwesend, welche 3380 Actien mit 338 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht pro 1894, sowie der Bericht der Revisoren wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen, von dem nach Abzug der Betriebskosten und der Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung verbleibenden Ueberschusse per 18.560 fl. nach Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1893 per 832 fl. und Abzug des für die planmässige Tilgung von 4 Stück Prioritätsactien erforderlichen Betrages von 800 fl. an die Prioritätsactionäre eine Dividende von 7 fl. per Actie, das ist zusammen 18.494 fl., zu vertheilen und den verbleibenden Betrag von 99 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Dr. Anton Rintelen wurde wieder gewählt. Schliesslich wurden Johann Pichler, Josef Fink und Ludwig Schlacher, letzterer als Ersatzmann, in den Revisionsausschuss gewählt.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 26. Juli bei der Firma

„Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha“

August Fleischmann als Mitglied des Verwaltungsrathes über Austritt gelöscht; dagegen Alphonse von Huze, Procurist der Ternitzer Stahl- und Eisenwerke von Schoeller & Co. in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

— Vom k. k. Landes- als Handelsgerichte in Czernowitz wird bekannt gemacht, dass unterm 30. Juni bei der im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen eingetragenen Firma der Actiengesellschaft:

„Bukowinaer Localbahnen“

eingetragen wurde, dass Herr Rudolf Gablenz, pensionirter Domänendirector in Lemberg, in der am 8. Juni 1895 stattgehabten X. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Bukowinaer Localbahnen in Gemässheit des § 13 der Gesellschaftsstatuten in den Verwaltungsrath gewählt worden und in denselben eingetreten ist. Derselbe wird die Firma in der Weise zeichnen, dass er collectiv mit einem Verwaltungsrathe oder mit einem Procuristen der Gesellschaft unter den vorgedruckten oder von wem immer vorgeschriebenen Firmawortlaut seinen Vor- und Zunamen beisetzen wird.

Literatur.

„Das Einlösungsrecht des Staates und die österreichischen Eisenbahn - Concessionen.“ Von Dr. Hermann Ritter von Feistmantel. Wien, Manz'sche Verlagsbuchhandlung, 1895.

Die klar und übersichtlich verfasste Broschüre, welche zunächst den Zweck verfolgt, über die Frage der staatlichen Einlösung im Allgemeinen zu orientiren, zerfällt in drei Abschnitte. Der erste handelt von dem concessionsmässigen Einlösungsrechte des Staates und unterscheidet hiebei Bahnen, denen gegenüber ein Einlösungsrecht nicht statthat, ferner Bahnen, bei welchen das Einösungsrecht nach einer Reihe von Jahren, und Bahnen, bei welchen das Einlösungsrecht sofort nach der Betriebseröffnung ausgeübt werden kann.

Der zweite Abschnitt hat die Einlösungsmodalitäten zum Gegenstande. Die Sonderung der Bahnen erfolgt hier nach dem Masse, je nachdem eine Rente oder eine Baarentschädigung oder wahlweise Rente oder Baarentschädigung als Einlösungspreis festgesetzt ist.

Im dritten Abschnitte werden die bereits vollzogenen Einlösungen besprochen, und erscheint ausgeführt, dass bisher keine Verstaatlichung nach den concessionsmässigen Bedingungen erfolgte

Die kleine Schrift dürfte auch in weiteren Kreisen Interesse erregen.

Personal-Nachrichten.

Der Leiter des k. k. Handelsministeriums hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium mit Rücksicht auf die Erwerbung der Linien der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat den k. k. Regierungsrath Jakob Scherber von der Function als von der Regierung bestelltes Mitglied des Verwaltungsausschusses der genannten Actiengesellschaft enthoben.

Der Leiter des k. k. Handelsministeriums hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern die Functionen eines Regierungscommissärs bei der Localbahn von der Station Auspitz zur Stadt Auspitz dem k. k. Bezirkshauptmann in Auspitz, Ferdinand Peer, übertragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina.

Einführung des Nachtrages II und des Anhanges.

Mit 1. September 1895, bei Frachterhöhungen mit 1. October 1895, tritt der Nachtrag II, sowie der Anhang zum Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893, sowie zu den Tarifnachträgen I und II in Kraft.

Der Nachtrag II enthält Ergänzungen, bezw. Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen“, der Theile I und der Reexpeditionsbestimmungen, die Aufnahme der Stationen Nowosielitza und Sniatyn in den Classengutarif, sowie neue Ausnahmetarife für Wolle, Federn, Sämereien, Erze und Tabak.

Der Anhang enthält die Coursdifferenzen zu den im Tarife und in den Nachträgen I und II enthaltenen Frachtsätzen.

Der Nachtrag II kann von den Verbandsverwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direction zum Preise von 15 kr., der Anhang zum Preise von 10 kr. bezogen werden.

Wien, am 31. Juli 1895. [547]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Anwendung der Frachtsätze.

Die im Elbe-Umschlagstarife für Südwestrussland vom 1. October 1894 enthaltenen Frachtsätze finden von nun an auch auf solche Sendungen nach Russland Anwendung, welche nur nach Bełzec, Brody, Husiatyn, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwołoczyska oder Sokal (ohne den Zusatz transit [Russland]) adressirt sind, wenn aus den übrigen Eintragungen in den Frachtbriefen unzweifelhaft hervorgeht, dass die Sendungen für Russland bestimmt sind.

Derartige Eintragungen des Versenders finden jedoch nur dann Beachtung, wenn sie auf der Vorderseite (Adressseite) des Frachtbriefes angebracht sind.

Die Anwendung der Frachtsätze erfolgt bei den innerhalb der tarifmässigen Frist per Bahn nach Russland weiterbeförderten Sendungen im Kartirungswege, bei den innerhalb der tarifmässigen Frist per Achse nach Russland weiterbeförderten Sendungen im Rückvergütungswege.

Auf Sendungen, welche nur nach Bełzec, Brody, Husiatyn, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwoloczyska oder Sokal adressirt sind, ohne dass aus dem Frachtbriefe die Bestimmung für Russland unzweifelhaft hervorgeht, finden die Frachtsätze des genannten Tarifes auch bei nachgewiesener Weiterbeförderung der Sendungen nach Russland weder im Kartirungs-, noch im Rückvergütungswege Anwendung.

Wien, am 29. Juli 1895. [548]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge XI zu den Heften 1 und 2 und des Nachtrages XII zu Heft 3.

Mit 15. August 1895 treten folgende Nachträge zum Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbandstarife vom 20. Juni 1890 in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag XI zu Heft Nr. 1
b) Nachtrag XI zu Heft Nr. 2
c) Nachtrag XII zu Heft Nr. 3

Diese Nachträge erliegen bei der unterzeichneten Direction, sowie in der Station Reichenberg zur Einsicht bereit.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden zum Preise von

a) 0·30 Mark
b) 0·50 Mark
c) 0·20 Mark

erhältlich.

Wien, am 31. Juli 1895. [549]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Flachs-Ausnahmetarif.

Mit Giltigkeit vom 20. August a. St./1. September n. St. 1895 tritt der Nachtrag II zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Flachs, Hanf, sowie Flachs- und Hanfheede (Werg) in Kraft.

Inhalt: Einbeziehung von Stationen der Moskau-Kasaner Eisenbahn und der Stationen Brünn und Zellerndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Dieser Tarifnachtrag ist bei den betheiligten Eisenbahnen und durch die Stationen zum Preise von 5 Heller per Stück erhältlich.

Wien, am 1. August 1895. [550]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1895.

Mit Gitigkeit vom 1. September 1895 tritt der Nachtrag I zum Tarife Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1895, in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen des Ausnahmetarifes 10a und 10b und neue Frachtsätze für Cement ab Kirchbüchl und Wörgl.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen zu beziehen.

Wien, am 1. August 1895. [551]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostrauer Kohlenverkehr

Ausnahmetarif.

Mit 1. September 1895 tritt der directe Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen in Wirksamkeit.

Exemplare desselben sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 1. August 1895. [552]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

a) Oberschlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

b) Mährisch-Schlesischer -Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien.

Einführung eines neuen Nachtrages.

Mit 1. September 1895 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den sub a) bezeichneten Kohlenverkehr, ferner der Nachtrag III zu dem vom 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarif für den sub b) angeführten Kohlenverkehr zur Einführung.

Letzterer enthält geänderte Frachtsätze im Verkehre nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, k. k. Oesterr. Staatsbahnen und k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, sowie eine Bestimmung, betreffend die Beschränkung des Verkehres nach der Station Inzersdorf k.k.Oe.St.B.

Insoweit in dem sub a) angeführten Tarife Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 20. September 1895 in Kraft.

Exemplare der vorbezeichneten Drucksachen sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 3. August 1895. [553]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Jedlesee und Zellerndorf.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Mit 1. September 1895 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Insoweit Tariferhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Frachtsätze bis 15. September 1895 Giltigkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 2. August 1895. [554]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Fahrpreisermässigung für Touristen auf der Localbahn Deutchbrod-Humpoletz.

Ab 15. August 1895 tritt für Mitglieder touristischer Vereine auf der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz insoferne eine Ermässigung ein, als es denselben gestattet wird, gegen Lösung einfacher Fahrkarten III. Classe die II. Wagenclasse zu benützen, wenn sie sich sowohl beim Fahrkartenschalter, als auch während der Fahrt mit auf Namen lautenden und mit ihrer Photographie versehenen Vereins-Mitgliederkarten auszuweisen vermögen.

Wien, am 28. Juli 1895. [555]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband.

Berichtigung des Frachtsatzes für Schilfrohrsendungen von Gombos-Bogojeva nach Cottbus in Folge eines Druckfehlers.

In dem vom 1. Juli 1895 giltigen Nachtrag III zum Verbandsgütertarif Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1894 wird der auf Seite 7 im Ausnahmetarif Nr. 18 (Schilfrohr) für die Relation Gombos-Bogojeva—Cottbus enthaltene Frachtsatz hiemit von 244 Markpfennige auf **224** Mpf. berichtigt.

Budapest, am 20. Juli 1895. [556]

Die Direction der k.k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich und Ungarn).

Erweiterung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 2, enthalten im Tarife Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1894 und im Tarife Theil II, Heft 3, vom 15. October 1893.

Mit Giltigkeit vom 20. August 1895 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für See-Ausfuhrs-Frachtstückgüter auch auf solche Sendungen Anwendung, welche mit direct lautenden Frachtbriefen nach Schweden und Norwegen aufgegeben und in Altona umexpedirt werden.

Wien, am 3. August 1895. [557]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bromberg-Sächsischer Gütertarif. (Neue, bezw. ermässigte Frachtsätze.) Am 1. August sind im Bromberg-Sächsischen Gütertarife neue, bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Kölpin, Neuwedell, Wardin und Zühlsdorf, bezw. Balster, Kallies, Krampe, Harmelsdorf und Tülz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg in Kraft getreten, welche bei diesen Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. (Neue Frachtsätze.) Am 10. August treten directe Frachtsätze für den Verkehr der Station Pluder des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz einerseits und den Stationen der Badischen Staatsbahnen andererseits in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafenverkehr. (Ausnahmetarif III.) Vom 1. August ab wurden die Sätze des Ausnahmetarifes III für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren in Classe a (für 5000 kg) auf die um 0·08 Mk. erhöhten Sätze der Classe b (für 10.000 kg) ermässigt.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirkes Bromberg. (Einführung directer Frachtsätze.) Mit 1. August gelangten für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des niederschlesischen Grubenbezirkes nach den Stationen der Neubaulinie Arnswalde — Kallies des Directionsbezirkes Bromberg directe Frachtsätze zur Einführung. Die Höhe dieser Sätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1196	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben	Smichow trs.	Beraun	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	13·6 kr.	10·0 kr.	3·6 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen
			Zuckerrübenschnitze und Zuckerrübenschlamm	Beraun	Smichow trs.				11·6 kr.	10·0 kr.	1·6 kr.			
1197	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Holz aus Pos. H—20 (exclus. Brennholz) Brennholz aus Pos. H—20, 1 der Güterclassification des gem. Tariftheiles I	Hartberg	Szombathely	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif-Theil II, Heft 1 des West-ungar.-Steierischen Eisenbahn-Verkehres vom 1. Jänner 1894	42·5 kr. / 38·5 kr.	34 kr. / 30 kr.	8·5 kr. / 8·5 kr.	Im Kartirungswege		
1198	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Lohe, auch gemahlen, in Säcken verpackt oder unverpackt	Siehe Tabelle		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 15. August ab bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Station der	Von Brückl	Eberstein	Friesach	Kienberg-Gaming	Scheifling	Unzmarkt	Wolfsberg	Zeltweg
		Kreuzer österr. Währung pro 100 kg							
Karbitz	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	82·5	82·5	80·5	65·5	78·5	77·5	108·5	74·5
Mariaschein	dto.	82·0	82·0	80·0	65·0	78·0	77·0	108·0	74·0
Böhm.-Kamnitz	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	—	—	—	—	—	—	105·0	—
Böhm.-Leipa	dto.	—	—	—		—	—	101·0	
Schönlinde	dto.	—	—	—	—		—	105·0	—
Teplitz-Waldthor	K. k. österr. Staatsbahnen		—	—	—	—	—	102·0	—
Brünn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	71·0	73·0	66·0	55·6	66·0	66·0	91·0	66·0
Zistersdorf	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	79·0	80·0	77·0	53·0	74·0	74·0	91·6	72·0
Čalositz-Černosek	Oesterr. Nordwestbahn	84·0	86·0	79·0	67·0	79·0	79·0	104·0	78·0
Leitmeritz	dto.	83·5	84·5	79·0	65·5	78·5	77·5	104·0	76·5
Znaim	Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	68·0	70·0	63·0	42·7	63·0	62·7	88·0	60·7
Kanitz-Eibenschitz	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	71·0	73·0	66·0	55·6	66·0	66·0	91·0	66·0
Raudnitz	dto.	82·9	83·9	79·0	64·9	77·9	76·9	101·0	75·9
Theresienstadt	dto.	84·0	86·0	79·0	67·8	79·0	79·0	104·0	76·0
Trebitsch	dto.	73·0	75·0	68·0	61·3	68·0	68·0	93·0	68·0

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1199	Südbahn-Gesellschaft		Kainit der Position D—15 des Tariftheiles I	Budapest S.B. transit	Görz Monfalcone Rubbia-Savogna Sagrado	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen von Kalusz proveniren und an die k. k. Ackerbau-Gesellschaft in Görz adressirt sein. Das Abladen derselben hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	166 162 164 164	130 126 128 128	36 36 36 36	Im Kartirungswege		
									Heller inclusive ungar. Steuer		Heller			
1200	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz der Pos. H—19 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Holubitz St.E.G. loco und trs.	Butschowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindest. für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	11·1 kr.	9·0 kr.	2·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1201	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinen und Einrichtungsgegenstände der Pos. E—6 und 7 im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Klein-Schwechat transit	Mannersdorf (L.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	18·5 kr.	15·6 kr.	2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Bestätigung beigebracht werden, dass die Sendungen für die in Mannersdorf einzurichtende Cementfabrik bestimmt sind
1202	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und b des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes	α) Blisowa, Chrast, Holoubkau, Hořowitz, Rokycan, Staab, Stankau, Taus und Zbirow β) allen übrigen im Sächsisch-Oesterr. Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3 enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linie Smichow k.k.St.B.(B.W.B.)—Furth i. W.), der Buschtěhrader Eisenbahn u. der Aussig-Teplitzer Eisenbahn oder vice ersa	Mylau Bahnhof Mylau Haltestelle	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 10. August 1895 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Juni 1892 sammt Nachträgen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die für Reichenbach i. V. bestehenden directen Frachtsätze mit folgenden Zuschlägen: Pfge.: Ausnahmetarif 6 a, 6 b — Ausnahmetarif 6 a, 6 b Mylau Bahnhof α) 5, 2 — Mylau Haltestelle α) 6, 2 β) 3, 2 — β) 3, 2		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1203	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Brandeis a. d. A.	Moravan	**Bis zu einem Maximalquantum von 1200 Tonnen.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	8·7 kr.	5·0 kr.	3·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbau bestimmt und an das Gemeindeamt Moravan adressirt sein
1204	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.F.N.B.	Maschinen und Einrichtungsgegenstände der Pos. E·6 und 7 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Brünn St.E.G.	Mannersdorf (L.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Anhang zum Oesterr. Eisenbahnverbande, giltig vom 1. Jänner 1895	Verschieden	45 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Bau einer Cementfabrik in Mannersdorf bestimmt sein
		Oe.N.W.B.		Lieben Oe. N.W.B.					Besteht kein directer Frachtsatz	82 kr.				
1205	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, und zwar Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlicher Thon), aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podlešin	Vyšehrad	Bei Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Keiner	12 kr.		Im Kartirungswege		
1206	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Presskohle (Boulettes)	Střebichovic-Vinařic	L i n z	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif für den directen Kohlenverkehr mit den k. k. Staatsbahnen vom 1. August 1895	51·6	42·4	9·2	Im Kartirungswege		Sendungen müssen für Regiezwecke der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestimmt und an diese Gesellschaft adressirt sein und von derselben thatsächlich bezogen werden
1207	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Die im Tarife, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, giltig vom 1. August 1895, enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von T r i e s t und F i u m e nach Granica und Szczakowa gelten unter sonstiger Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895 auch für nach Sosnowice loco bestimmte Sendungen.											

Bau-Ausschreibung.

Auf der Theilstrecke **Skwarzawa—Złoczów**, km 404·135 bis 417·200 der k. k. Staatsbahnlinie **Lemberg—Podwołoczyska**, ist die Ausführung der Unterbau- und Oberbauarbeiten für das zweite Geleise im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen 159.167 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formularien hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Projectspläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV., Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg (Kraszewskigasse Nr. 21) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens bis 26. August 1895, 12 Uhr Mittags**, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder für welche das Vadium von 8000 fl. bis zum Offerttermine nicht erlegt worden ist, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im August 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 92. **Wien, 8. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Hainfeld über Neulengbach nach Michelhausen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Realitätenbesitzer Rudolf Sommer in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmal-, eventuell normalspurige Localbahn von der Station Hainfeld der Staatsbahnlinie St. Pölten—Leobersdorf zur Station Neulengbach der Staatsbahnlinie Wien—St. Pölten und von dort zur Station Michelhausen der Staatsbahnlinie St. Pölten—Tulln im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 13. Juli 1895. Z. 35.193.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Localbahn Laibach-Stein.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den Nachtrag zu den Statuten der Localbahn Laibach-Stein in Wien genehmigt.

Wien, am 18. Juli 1895. — Z. 18.171. H.-M.-Z. 44.871.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 29. Juli 1895, Z. 13.835/II, an die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen, betreffend die Lüftung der Personenwagen vor deren Einstellung in die Züge.

Es ist Seitens des reisenden Publicums neuerlich wieder über die mangelhafte Vorsorge für die während der wärmeren Jahreszeit vorzunehmende Lüftung der in die Züge einzustellenden Personenwagen geklagt worden, und es kommen auch nach h. ä. Wahrnehmungen thatsächlich Fälle vor, in welchen bei den zur Abfahrt von den Ausgangsstationen bereitstehenden Zügen die Thüren einzelner Personenwagen geschlossen sind und eine vorherige Lüftung der Coupés dieser Wagen überhaupt nicht stattgefunden hat.

Da nun während der warmen Jahreszeit die Herabminderung der Temperatur in den zur Benützung des reisenden Publicums bestimmten Personenwagen in sanitärer Beziehung von hervorragender Wichtigkeit ist, so sieht sich die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen veranlasst, die geehrte Verwaltung unter Hinweis auf den h. ä. Erlass vom 29. April 1894, Z. 7227 (V.-Bl. Nr. 55 ex 1894), und die in demselben angezogenen Erlässe des hohen k. k. Handelsministeriums neuerdings aufzufordern, diesem Gegenstande die vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden und mit aller Energie darauf zu dringen, dass die Coupés in angemessener Zeit vor der Einstellung der Personenwagen in die Züge durch Oeffnen der Thüren und Fenster gehörig gelüftet werden.

Zu diesem Behufe wolle die geehrte Verwaltung die diesbezüglich bestehenden Anordnungen dem Executivpersonale nachdrücklichst in Erinnerung bringen und deren stricte Durchführung durch die dortseitigen Controlsorgane sorglichst überwachen lassen.

Ueber das in dieser Angelegenheit Verfügte wird Bericht gewärtigt.

Wien, am 29. Juli 1895. **Lilienau** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Station Plzenec: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Plzenec für den 10. August anberaumt. [G.-I.-Z. 14.038.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauliche Herstellung am Bahnhofe in Zauchtl.) Am Bahnhofe in Zauchtl wurde ein Feuerlöschzeughaus hergestellt. [17. Juli, Z. 39.615.]

— (Riegelwandhäuschen in Krakau.) In der Station Krakau wird für Zwecke des R. Lenartowicz ein Riegelwandhäuschen hergestellt. [29. Juli, Z. 43.240.]

— (Linie Lundenburg — Brünn: Erweiterung einer Schleppbahnanlage.) Das Project, betreffend die für Zwecke der Rohrbacher Zuckerraffinerie-Actiengesellschaft herzustellende Erweiterung der Schleppgeleiseanlage in der Station Rohrbach, sowie das hiedurch bedingte Legen eines zweiten Parallelgeleises, die Verlängerung eines gewölbten Durchlasses, ferner die Herstellung einer Stützmauer, eine Erdanschüttung und die Ueberstellung der Fabrikseinfriedung wurde zur Ausführung genehmigt. [12. Juli, Z. 33.745.]

— (Linie Brünn—Prerau: Bauliche Veränderung in der Station Rausnitz-Slawikowitz.) Die Herstellung eines Verkehrsgeleises und die Ueberstellung eines Wasserkrahnes in der Station Rausnitz-Slawikowitz wurde genehmigt. [20. Juli, Z. 37.533.]

— (Linie Prerau—Olmütz: Bauliche Herstellung in Olmütz.) Am Bahnhofe in Olmütz wurde ein Waschküchengebäude hergestellt. [20. Juli, Z. 42.360.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Herstellung einer Schleppbahn.) Auf Grund des Ergebnisses der am 6. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung einer die bestehende Schleppbahn der Troppauer Zuckerraffinerie-Actiengesellschaft vom Bahnhofe Troppau zur Zuckerraffinerie der genannten Gesellschaft mit der Rohzuckerfabrik in Katharein, sowie auch mit der Spiritus- und Pottaschefabrik in Troppau verbindenden Schleppbahnanlage der Bauconsens ertheilt. [18. Juli, Z. 31.386.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Bauliche Herstellungen in der Station Holleschau.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 9. Juli durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines Stumpfgeleises und für die Verlängerung der Ladestrasse in der Station Holleschau, sowie für die durch diese Herstellungen bedingte Umlegung der von der Möbelfabrik der Firma Franz Kohn zur Ladestelle führenden Rollbahn und die Umstellung eines Flugdaches der Bauconsens ertheilt. [23. Juli, Z. 43.098.]

— (Kanzleianbau in Teschen.) Für die Errichtung eines Kanzleianbaues an der nördlichen Stirnseite des bestehenden Güterschuppens in der Station Teschen wurde der Bauconsens ertheilt. [26. Juli, Z. 43.505.]

— (Herstellung einer Wasserleitung in der Haltestelle Teschen-Boberthal.) Das Project für die Einführung von Trinkwasser aus der Teschener städtischen Wasserleitung zu der Haltestelle Teschen-Boberthal wurde zur Ausführung genehmigt. [12. Juli, Z. 36.754.]

— (Localbahn Hotzendorf-Neutitschein: Nebengebäude mit Keller in Neutitschein.) In der Station Neutitschein wird ein Nebengebäude mit oberirdischem Keller hergestellt. [2. Juli, Z. 32.613.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bauherstellung in der Station Morchenstern.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project für die Herstellung eines Buffets in der Station Morchenstern der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 42.029.]

— (Bauherstellung in der Station Josefsthal-Maxdorf.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project für die Aufstellung eines Kohlenschuppens für Ferdinand Bayr in der Station Josefsthal-Maxdorf der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 42.030.]

Projectirte Schleppbahn vom Nordbahnhofe Troppau zur Zuckerfabrik in Katharein. (Oberbaunormalien.) Die Oberbaunormalien für die Schleppbahn vom Nordbahnhofe in Troppau zur Zuckerfabrik in Katharein wurden zur Ausführung genehmigt. [31. Juli, Z. 44.531.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Station Chryplin für den unbeschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.) Die bisher nur für Verkehrszwecke eingerichtet gewesene Station Chryplin der Linie Lemberg—Suczawa ist am 15. Juni 1895 für den unbeschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden.

— (Eröffnung der Haltestelle Pilsen-Genossenschaftsbrauerei.) Am 1. August ist die zwischen den Stationen Pilsen und Třemoschna der Linie Pilsen—Dux gelegene Haltestelle Pilsen-Genossenschaftsbrauerei für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle statt. Die Aufnahme des Reisegepäcks erfolgt gegen Nachzahlung. Die Verkehrszeiten der in der Haltestelle anhaltenden Personenzüge sind in dem Fahrplanplacate Blatt III, giltig vom 1. Mai 1895, enthalten.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 20. Juli 1895, Z. 40.661, dem Reichstags-Abgeordneten Aurel Münich und dem Gutsbesitzer Alexander Böszörményi im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnetes, normalspuriges, mit Dampfkraft zu betreibendes Localbahnnetz auf die Dauer eines Jahres ertheilt:

a) für eine vom Grossviehmarkt-Platze der kgl. Freistadt Szatmár-Németi nächst dem Bahnhofe der gleichnamigen Station der Linien Debreczen — Szatmár-Németi — Királyháza und Szatmár-Németi—Nagy-Bánya der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, von dort bis zum Frachtenbahnhofe der genannten Station und weiterhin bis zu den städtischen Ziegelöfen führende Linie;

b) für eine vom Grossviehmarkt-Platze ausgehende, die Stadt mit Benützung speciell bezeichneter Strassenzüge durchkreuzende Linie, von welcher Flügelbahnen nach mehreren Richtungen ausgehen werden;

c) für eine von der Linie a), bezw. von der Station Szatmár-Németi (Frachtenbahnhof) ausgehende und diese über Pálfalva, Ombód, Petény, Dobrács-Apáthi, Szamos-Kórod, Kis-Kólcs, Nagy-Kólcs, Krossó und die Gemarkung der Gemeinde Lippó in der Station Borhid mit der von der Station Gilvács der Linie Debreczen — Gilvács — Királyháza abzweigenden Localbahn Gilvács-Borhid-Erdöszáda (Nagy-Károl—Somkuter Eisenbahn) verbindende Linie;

d) für eine von den Linien a) und b) vom Grossviehmarkt-Platze abzweigende, bis Szatmárhegy führende Linie.

Projectirter Bau einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Ertheilung der Vorconcession von Seiten der Budapester Municipalverwaltung.) Die Budapester Municipalverwaltung hat vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung dem Budapester Einwohner Eduard Krausz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Hungaria-Ringstrasse im VIII. Bezirke ausgehende, mit Berührung des neuen Volksgartens einerseits über Köbánya (Steinbruch) bis zur Üllöer Csárda, andererseits bis Klein-Pest führende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, von welcher Flügelbahnen bis Kossuthfalva und Erzsébetfalva abzweigen werden, mit dem Bemerken ertheilt, dass diese Linien bei seinerzeitiger Concessionirung speciell als Strassenbahnen, nicht aber im Sinne des G.-A. XXXI ex 1881 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als Localbahnen zu behandeln sein werden.

Budapester Localbahnen mit elektrischem Betriebe. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 83 vom 12. Juli und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die zufolge Erlass des königl. ungar. Handelsministers vom 24. Juni 1895, Z. 35.616, der Budapester Localbahn-Actiengesellschaft für Localbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl.

Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1894, Vorconcession Post 2) verliehene Concession zum Bau und Betrieb einer vom V. Bezirk Budapest (linksseitiges Donauufer) abzweigenden, über Uj-Pest bis zur Station Rákos-Palota der donaulinksuferseitigen Hauptbahnlinie Marchegg—Budapest der königl. Ungarischen Staatsbahnen führenden, im Sinne des G.-A. XLI ex 1881 zu erbauenden und zu betreibenden normalspurigen Localbahn mit elektrischem Betriebe (System von Trolley [Siemens & Halske]). Das Actiencapital dieser Gesellschaft ist mit 1,224.000 fl. bemessen. Die Fahrpreise sind, je nach den Entfernungen der Stationen von der Ausgangs- und Endstation, sowie den Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen, mit 14, 12, 10, 8, 7, 6, 5 und 4 Kreuzer bemessen.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Erweiterung des Betriebsnetzes.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Communalverwaltung den Beschluss gefasst, im Falle ministerieller Genehmigung durch den Ausbau einer von einem geeigneten Punkte der donaurechtsuferseitigen Betriebslinie abzweigenden, bis zum Altofener Friedhofe führenden Flügelbahn, ferner einer von der donaulinksuferseitigen Linie von Köbánya aus bis Rákosfalva führenden Linie, schliesslich durch Ausbau der donaurechtsuferseitigen Linie stromabwärts bis zum „Bruckbade" (gegenüber der zu erbauenden Staatsbrücke am Esküter [Schwurplatz]) mit Benützung der unter der Brücke führenden Strasse (Treppelweg) ihr derzeitiges Betriebsnetz zu erweitern.

Projectirte Localbahn Török-Becse—Ó-Becse—Zombor—Gombos und Zombor—Baja. (Bau der Theissbrücke zwischen Török-Becse und Ó-Becse.) Die Interessenten des am linken Theissufer gelegenen Comitates Torontal haben im Einvernehmen mit jenen des am anderen Theissufer gelegenen Comitates Bács-Bodrogh den Beschluss gefasst, die ursprünglich von der Station O-Becse der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Bács-Bodrogher Comitatsbahnen aus projectirte Localbahn O-Becse—Zombor—Gombos und Zombor—Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 82) mit Ueberbrückung der Theiss in der Station Török-Becse-Aracs mit der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek zu verbinden und diesfalls zum Bau der Theissbrücke 120.000 fl. und zum Ausbau der nunmehr projectirten, gegen Osten bis Török-Becse verlängerten Linie Gombos—O-Becse einen weiteren Betrag von 60.000 fl. zu widmen. Durch den Ausbau der Linie Török-Becse-Aracs—O-Becse—Zombor—Gombos und deren Flügelbahn Zombor—Baja werden durch deren Anschlüsse, und zwar von Török-Becse-Aracs aus gegen Osten an die Linie Török-Becse-Aracs—Nagy-Kikinda—Temesvár—Báziás (Donau-Umschlagstation) und gegen Westen von O-Becse aus über Zombor—Gombos-Erdöd—Eszék—Uj-Kapella-Batrina—Sziszék—Zágráb (Agram)—Fiume, schliesslich von Zombor—Baja aus im Anschlusse an die projectirte Linie Baja-Donaubrücke—Battaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68, Vorconcession Post 3) und deren Fortsetzung Báttaszék—Zákány—Mura-Keresztur—Pragerhof, vom commerciellen und verkehrspolitischen Standpunkte aus sehr wichtige Transversalbahnen, insbesondere für den Getreideverkehr aus dem Bereiche des Temeser Banates und der Bácska gegen Westen und, via Pragerhof—Marburg—Franzensfeste—Innsbruck—Bodensee, die derzeit nahezu kürzeste Verbindung mit der Schweiz geschaffen werden.

Bau neuer Entrepots in Budapest. (Ministerielle Genehmigung.) Die Generalversammlung des Budapester Municipal-Ausschusses hat der Ungarischen Escomtebank die Bewilligung ertheilt, auf dem städtischen Grunde hinter der Schlachtbrücke 120.000 q Getreide fassende Entrepots mit einem Kostenaufwande von 90.000 fl. zu bauen, Die Hauptstadt zahlt der Bank die Baukosten vom Jahre 1896 an in neun Jahren zurück und dann geht das Gebäude in ihr Eigenthum über. Der Handelsminister hat die Hauptstadt in einem an diese gerichteten Rescripte verständigt, dass er diesen Beschluss genehmige.

Localbahn Somogy-Szobb—Barcs. (Aenderung des Stationsnamens Tarnócza in Somogy-Tarnócza.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der Name der Station Tarnócza der im Betriebe derselben stehenden Localbahn Somogy-Szobb—Barcs auf Somogy-Tarnócza abgeändert wurde.

Györ-Sopron (Raab-Oedenburg) -Ebenfurther Eisenbahn. (Präsidentenwahl.) Der Directionsrath der Györ-Sopron-Ebenfurther Eisenbahn hat den Geheimen Rath und k. und k. Kämmerer Koloman Radó in den Directionsrath cooptirt und ihn gleichzeitig zum Präsidenten desselben gewählt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Enquête in Angelegenheit der für die diesjährige Herbstcampagne im Getreideverkehre zu treffenden Vorkehrungen.) Am 27. Juli fand unter Vorsitz des Directionspräsidenten Ministerialrath v. Ludwigh und im Beisein des Directors Ministerialrath v. Schober die vom kgl. ungarischen Handelsminister einberufene diesjährige Enquête in Angelegenheit der Frage der Abwicklung der diesjährigen Herbst- und Wintercampagne im Cerealienverkehr (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1894 und Nr. 78 ex 1895) statt. Der Vorsitzende führte aus, dass die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen so wie im Vorjahre auch heuer Vorsorge treffen wird, um den Ansprüchen der exportirenden Firmen zu entsprechen. Der Verkehr des Vorjahres habe sich, obzwar derselbe recht lebhaft war, in der glattesten Weise abgewickelt, und seien mit Ausnahme der Calamitäten, die durch die im Winter vorgekommenen Schneeverwehungen hervorgerufen wurden, weitere Störungen des Verkehres nicht vorgekommen. Für das laufende Jahr hat die Direction der Ungarischen Staatsbahnen in der Weise für die glatte Abwicklung des zu erwartenden Verkehres vorgesorgt, als dieselbe verschiedene Bahnhöfe erweitert, Magazine erbaut und den Waggonpark um weitere 1500 gedeckte Lastwaggons erhöht hat. Der Präsident forderte nunmehr die anwesenden Experten auf, sich über die zu erwartende Ernte, über den in Aussicht stehenden Export zu äussern und überhaupt alle Wünsche bekanntzugeben, welche zur Hebung des Exportes dienen könnten. Den im Allgemeinen übereinstimmenden ausführlichen Darstellungen der Experten zufolge ist ein den vorjährigen weit übersteigender Export zu gewärtigen, da nebst der auf rund 43,000.000 q geschätzten Ernte des qualitativ durchschnittlich als „gut" zu bezeichnenden Weizens eine quantitativ und qualitativ vorzügliche Ernte — und zwar wie solche seit Jahren nicht vorkam — in Mais, Hülsenfrüchten und Kartoffeln zu gewärtigen ist. Auch Hafer und Reps, welche noch nicht vollständig gereift sind, versprechen eine ausgiebige Ernte, doch lässt sich hierüber insoferne heute noch kein ganz präcises Urtheil fällen, da noch keine Probedrusche stattfanden. Gerste betreffend, ist zwar eine sehr ausgiebige, jedoch qualitativ ungleiche Ernte zu gewärtigen; braufähige Waare ist für Böhmen, Mähren, Bayern und Süddeutschland bereits begehrt, doch dürfte das diesbezügliche diesjährige Exportquantum jenem des Vorjahres nachstehen. Für Roggen ist ein ausgiebiger Absatz nach jenen nordwestlichen Gebieten, woselbst die Ernte zum Theil selbst gänzlich missrathen ist, zu gewärtigen. Den bisherigen Constellationen zufolge dürfte sich der Hauptexport den Gebirgsländern, und zwar insbesondere der Schweiz zuwenden, daher vornehmlich gegen Westen gravitiren, somit zumeist die dahin gerichteten Eisenbahnlinien und zum Theil auch die Donauschiffahrt in Anspruch nehmen.

Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges im Jahre 1894. (Statistischer Ausweis.) Die ungarischen Bahnen ersten Ranges, welche im Jahre 1894 theils vom Staate, theils von Privatunternehmungen betrieben wurden, zerfallen in drei Gruppen, und zwar:

I. in die Gruppe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen,
II. in jene, die Staatsgarantie in Anspruch nehmenden Staatsbahnen, und
III. in jene der ungarantirten, bezw. die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmenden Eisenbahnen.

Die Betriebsergebnisse jeder dieser einzelnen Gruppen im Jahre 1894 waren folgende:

I. Gruppe. Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

Hieher gehören: die das Eigenthum des Staates bildenden Eisenbahnlinien, inbegriffen die auf Rechnung des Staates betriebenen Vicinalbahnen, sowie die gegen Entrichtung der Selbstkosten und die auf Grund besonderer Verträge im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen befindlichen Vicinalbahnen.

II. Gruppe. Die Staatsgarantie in Anspruch nehmende Eisenbahnen.

In diese Gruppe fallen: die Fünfkirchen-Barcser (im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen auf Grund eines besonderen Betriebsvertrages) und die Kaschau-Oderberger Eisenbahn, bei welch letzterer hier nur die Ergebnisse der ungarischen Linien in Betracht gezogen sind und der Reinerträgniss-Ueberschuss der österr. Strecke mit fl. 249.830, welcher gemäss dem zwischen den beiden Regierungen seinerzeit geschlossenen Uebereinkommen zu Gunsten der Staatsgarantie der ungar. Linien in Rechnung zu stellen kommt, hier nur nebenbei erwähnt wird.

III. Gruppe. Ungarantirte, bezw. die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmende Bahnen.

In diese Gruppe rangiren: die ungar. Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, die Mohács-Fünfkirchner Bahn und

die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn. An dieser Stelle sei bemerkt, dass die österr. Linien der Südbahn nicht berücksichtigt sind, ferner dass die Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn im Betriebe der Betriebseigenthümerin, der k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, steht; endlich, dass bei der Südbahn die öffentlichen Abgaben und die Einlösungskosten der Titres, sowie die Beiträge zu den humanitären Fonds in den Ausgaben mitenthalten sind. Dies gilt übrigens theilweise von den anderen hier in Rede stehenden Bahnen auch.

Die gesammten Einnahmen der benannten ungar. Eisenbahnen ersten Ranges, auch Hauptbahnen genannt, erreichten im Jahre 1894 den Betrag von fl. 99,874.496 gegenüber jenen im Vorjahre mit fl. 95,989.270. Es steigerten sich daher die Gesammteinnahmen um fl. 3,885.226, was einer Mehreinnahme von 4·05 pCt. rücksichtlich des Vorjahres entspricht.

Die gesammten Ausgaben betrugen fl. 56,521.105, wogegen dieselben im Jahre 1893 sich mit fl. 53,952.487 bezifferten. Es resultirte somit eine Erhöhung der Ausgaben (insgesammt betrachtet) gegen das Vorjahr um fl. 2,568.618 ö. W., d. h. in Percenten 4·76 pCt.

Der Ueberschuss aller Bahnen zusammengenommen erhöhte sich von fl. 42,036.783 auf fl. 43,353.391, d. i. um fl. 1,316.608. Es ergibt sich also, dass der Gesammt-Betriebsüberschuss im Jahre 1894 gegenüber jenem des Vorjahres um 3·13 pCt. günstiger ausfiel.

Der Betriebscoëfficient oder das Verhältniss der Gesammtausgaben zu den Gesammteinnahmen stellt sich im Jahre 1894 im Durchschnitte für alle angeführten Bahnen mit 56·59 pCt. gegen 56·21 pCt. des Vorjahres. Diesbezüglich ergibt sich eine Differenz zu Ungunsten von 0·38 pCt.

Für die oben bezeichneten Gruppen stellten sich die Betriebsergebnisse wie folgt:

I. Bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen:

	Im Jahre 1894	Im Jahre 1893
	Gulden	Gulden
Einnahmen	85,323.563	81,225.656
Ausgaben	48,628.794	46,308.183
Ueberschuss	36,694.769	34,917.473
Betriebscoëfficient	56·99 pCt.	57·01 pCt.

Es erhöhten sich somit die Einnahmen des Jahres 1894 gegen jene des Vorjahres 1893 um fl. 4,097.907, das ist 5·04 pCt., aber auch die Ausgaben erlitten eine Steigerung um fl. 2,320.611, d. i. 5·01 pCt., so dass der Betriebsüberschuss um fl. 1,777.296, d. i. 5·09 pCt. günstiger ausfiel. Der Betriebscoëfficient besserte sich um 0·02 pCt.

Im Staatsvoranschlage für das Jahr 1894 wurden die Einnahmen mit fl. 77,060.000, die Ausgaben mit fl. 44,230.000, der Betriebscoëfficient sohin mit 57·40 pCt. und der Ueberschuss mit fl. 32,830.000 präliminirt. Das thatsächliche Ergebniss stellt sich diesem Voranschlage gegenüber bei den Einnahmen um fl. 8,263.563 günstiger, bei den Ausgaben aber zeigt sich eine Ueberschreitung von fl. 4,398.794, daher übersteigt der erreichte Ueberschuss den in Aussicht genommenen um fl. 3,864.769. Der thatsächliche Betriebscoëfficient war um 0·41 pCt. günstiger als der Voranschlag.

II. Bei den garantirten Bahnen:

	Im Jahre 1894	Im Jahre 1893
	Gulden	Gulden
Einnahmen	5,173.242	5,044.609
Ausgaben	2,611.368	2,382.083
Ueberschuss	2.561.874	2,662.526
Betriebscoëfficient	50·48 pCt.	47·22 pCt.

Es zeigt sich daher bei den Einnahmen eine Steigerung von fl. 128.633, d. i. 2·55 pCt., jedoch vermehrten sich die Ausgaben um fl. 229.285, d. i. um 9·62 pCt., weshalb beim Ueberschuss eine Verschlechterung um fl. 100.652 oder 19·54 pCt. sich berechnet. Der Betriebscoëfficient stellte sich in Folge dieses um 3·26 pCt. ungünstiger als der des Vorjahres.

III. Bei den ungarantirten Bahnen:

	Im Jahre 1894	Im Jahre 1893
	Gulden	Gulden
Einnahmen	9,377.691	9,719.005
Ausgaben	5,280.943	5,262.221
Ueberschuss	4,096.748	4,456.784
Betriebscoëfficient	56·31 pCt.	54·14 pCt.

Die Einnahmen dieser Gruppe sind also um fl. 341.314, d. i. 3·51 pCt. gesunken, wogegen die Ausgaben um fl. 18.722, d. i. 0·36 pCt. stiegen. Der Betriebsüberschuss gestaltete sich daher um fl. 360.036 = 8·08 pCt. ungünstiger und der Betriebscoëfficient verschlechterte sich um 2·17 pCt.

Ausland.

Italien. (Eisenbahn Alessandria-Acqui: Verstaatlichungsproject.) Unter den Gesetzesvorlagen, welche demnächst in der Kammer zur Discussion gelangen werden, befindet sich auch jene der Verstaatlichung der Eisenbahn Alessandria-Acqui. Die Concession zum Betriebe dieser Bahn wurde der Privatindustrie im Jahre 1856 ertheilt und im betreffenden Uebereinkommen dem Staate das Recht der Rückübernahme nach Ablauf des Zeitraumes von 30 Jahren zugesichert, von welchem Rechte nunmehr auch thatsächlich Gebrauch gemacht wird. — Diese Verstaatlichung stellt sich für den Staat als eine Nothwendigkeit dar, weil nach erfolgter Eröffnung der Strecke Genua—Ovada—Asti die Linie Alessandria—Acqui, insbesondere wegen des Verkehrs über den Gotthard und mit der nördlichen Lombardei, an Bedeutung sehr gewonnen hat. Nach einem Artikel der Concessionsbedingnisse ist nun die Gesellschaft der Alessandria-Acqui in der Lage, den Staat zu einer Herabsetzung der Tarife zu verhalten. Da aber die Linie Genua—Ovada—Acqui—Alessandria nur um 10 km länger als die Genua—Novi—Alessandria ist, so würde eine Herabsetzung der Tarife die Ablenkung des enormen Verkehres über den Gotthard auf die Alessandria-Acqui zur Folge haben, und wäre sodann die Regierung gezwungen, die Tarife auch auf der Genua-Ovada-Asti herabzusetzen, was aber nach einem anderen Uebereinkommen die weitere Folge nach sich zöge, dass die Regierung die betriebführende Mittelmeerbahn für die Tarifdifferenz entschädigen müsste. Es ist mithin hervorragend im Interesse des Staates gelegen, das Eigenthum der Alessandria-Acqui zu erwerben.

— (Simplon-Durchstich.) In der Sitzung der italienischen Kammer vom 4. Juli hat der Minister für öffentliche Arbeiten, Saracco, anlässlich der Debatte über das Budget seines Ressorts die Erklärung abgegeben, dass die italienische Regierung rücksichtlich des Simplon-Durchstiches der schweizerischen Regierung stets das grösste Entgegenkommen bewiesen habe. Die Angelegenheit sei einem äusserst tüchtigen Ingenieur anvertraut worden. Gegenwärtig handle es sich darum, die Frage im diplomatischen Wege zu ordnen, die bezüglichen Vorschläge schweizerischerseits seien jedoch noch ausständig. Mittlerweile hat der Bundesrath seinen Gesandten in Rom beauftragt, bei der italienischen Regierung Schritte zu unternehmen, damit dieselbe die diplomatischen Unterhandlungen ehebaldigst in Angriff nehme.

— (Elektrische Eisenbahn Varese—Sacro Monte.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das von der Varesinischen Actiengesellschaft aufgestellte Project für eine elektrische Eisenbahn von Varese nach dem Sacro Monte genehmigt. Die projectirte Linie hat eine Länge von 5876·37 m, wovon 3972·10 m auf öffentlichen Wegen und 1904·27 m auf eigenem Grunde hergestellt werden. Die Maximalsteigung beträgt 72 Permille.

— (Florentinische Tramway-Gesellschaft.) Wie wir dem „Giornale dei lavori pubblici" entnehmen, hat die Florentinische Tramway-Gesellschaft um die Bewilligung angesucht, die Linie Florenz—Signa bis zum Markte Porto di Mezzo zu verlängern. Diese Verlängerung wird auf der Provinzialstrasse ausgeführt.

— (Secundärbahnen.) Der Handelsminister hat über Ansuchen der Handelskammer von Mailand beim Ministerium für öffentliche Arbeiten eine Reform der Gesetzgebung für das Localbahnwesen in Anregung gebracht. In Anerkennung der Bedeutung der in dieser Angelegenheit Seitens des Comité der Vereinigung der Secundärbahnen und Seitens der Mailänder Handelskammer gestellten Anträge wurde behufs Studiums dieser Frage eine Commission gebildet, welche auch zu erwägen haben wird, ob nicht die Eisenbahn-Gesetzgebung im Allgemeinen einer Reform bedürftig sei.

— (Sicilische Eisenbahnen.) Dem „Giornale dei lavori pubblici" entnehmen wir, dass die General-Direction der Sicilischen Eisenbahnen beschlossen hat, von dem Zeitpunkte der Eröffnung der Linie Eboli—Reggio angefangen die bisher nur auf der Linie Messina—Catania—Palermo im Betriebe gestandenen Pullmann-Wagen auch auf der Küstenlinie Messina—Patti—Palermo einzuführen.

— (Eisenbahn Corleone—S. Carlo.) Der Provinzialrath von Palermo hat das von dem Provinzialausschusse mit der Unternehmung Trewhella bezüglich des Baues und Betriebes einer schmalspurigen Eisenbahn Corleone—S. Carlo abgeschlossene Uebereinkommen genehmigt, und steht der Bau dieser Linie unmittelbar bevor.

— (Luxuszug Nizza—Venedig—Wien.) Wir entnehmen dem „Monitore delle Strade ferrate" folgende Mittheilung über diesen internationalen Luxuszug: Gegenwärtig bewegt sich der ganze Verkehr aus Russland und dem übrigen östlichen Europa nach der italienischen Riviera und dem Süden Frankreichs vermittelst der Luxuszüge, welche über die Schweiz oder über den Arlberg führen; nicht etwa deshalb, weil dieser Weg ein kürzerer ist, denn thatsächlich ist derjenige über Italien kürzer, sondern weil die Züge, welche auf den gedachten Linien verkehren, mit weitaus grösserem Comfort ausgestattet sind. Die italienischen Eisenbahnen haben deshalb, um diesen wichtigen Transitverkehr auf das italienische Territorium zu lenken, sich mit den österreichischen Staatsbahnen, mit der Schlafwagen-Gesellschaft und mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ins Einvernehmen gesetzt und beschlossen, im nächsten Winter versuchsweise einen Blitzzug, bestehend ausschliesslich aus Schlafwagen und einem Restaurationswagen, einzuführen, welcher von Nizza nach Wien eine Fahrzeit von blos 30 Stunden erfordern wird, während die jetzigen Schnellzüge eine solche von 36 bis 40 Stunden über Italien und 40 bis 46 Stunden über die erwähnten anderen Linien in Anspruch nehmen. Der in Aussicht genommene Luxuszug wird via Pontafel—Venedig—Mailand—Genua—Ventimiglia verkehren.

China. (Ertheilung von Concessionen zum Baue von Eisenbahnen.) Wie verlautet, hat der Kaiser von China über Vorschlag des Vicekönigs von Chili, Li-Hung-Chang, die Concession zum Baue einer Eisenbahn von Peking nach Kalgan an das Deutsche Reich und Frankreich gemeinschaftlich ertheilt. Die beiden Mächte unternehmen diesen Bau zu 30.000 Taels per Meile. Russland dagegen soll den Bau einer Eisenbahnlinie von Shangheikuan bis zum Amur mit Anschluss an die Sibirische Eisenbahn in Blagovestshensk zugestanden erhalten. Ausserdem soll dem Deutschen Reiche und Frankreich der Bau einer Bahnlinie von Peking nach Yangchow oder nach Hankow zugesprochen worden sein.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Poseidon" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2433 Tonnen Gehalt ist am 3. Juni mit 12 Passagieren und 564 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 46 Colli Bier, 43 Colli Esswaaren, 18 Colli Lampen, 150 Colli Zucker, 7 Colli Spielkarten, 13 Colli Spiritus, 5 Colli Holzwaaren, 7 Colli Esswaaren, 9 Colli Zündhölzchen, 6208 Stück verschiedene Hölzer; nach Batavia 25 Colli Erdwachs, 1 Collo Wollwaaren; nach Samarang 1 Collo Manufacte; nach Massaua 23 Colli Tabak; nach Chinde 52 Colli Glasperlen; nach Dar-es-Salam 20 Colli Mehl; nach Hodeidah 5 Colli Kurzwaaren, 57 Colli Papier; nach Guilimane 2 Colli Manufacte; nach Zanzibar 115 Colli Mehl, 10 Colli Papier, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Bombay 28 Colli Knöpfe, 20 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Spielwaaren, 50 Colli Wein, 988 Colli Papier, 111 Colli Manufacte, 5 Colli Spiritus, 5 Colli Esswaaren, 184 Colli Metallwaaren, 50 Colli Glasperlen, 100 Colli Quecksilber, 5 Colli Erdwachs, 38 Colli Holzwaaren, 85 Colli Farben, 11 Colli Spielkarten, 36 Colli Mützen, 20 Colli Lampen, 7 Colli Garne, 10 Colli Teigwaaren, 32 Colli Kurzwaaren, 84 Colli Glaswaaren, 40 Colli Seife, 2 Colli Garne; nach Kurrachee 12 Colli Metallwaaren, 4 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Papier, 5 Colli Glasperlen; nach Bassorah 10 Colli Zündhölzchen, 126 Colli Papier, 30 Colli Glaswaaren, 3 Colli Glasperlen, 12 Colli Manufacte, 25 Colli Farben, 15 Colli Mützen; nach Bagdad 34 Colli Papier, 11 Colli Baumwollwaaren, 19 Colli Manufacte, 6 Colli Mützen; nach Suez 2 Colli Spiritus, 8 Colli Glaswaaren, 25 Colli Zucker, 320 Stück verschiedene Hölzer; nach Suakim 4 Colli Glasperlen; nach Gedda 10 Colli Porzellanwaaren, 15 Colli Papier, 1 Collo Manufacte, 50 Colli Zucker; nach Aden 10 Colli Desinfectionsmittel, 75 Colli Mehl, 105 Colli Kartoffeln, 14 Colli Glaswaaren, 10 Colli Spielkarten, 10 Colli Naphtalin, 1500 Stück verschiedene Hölzer; nach Colombo 9 Colli Metallwaaren, 3 Colli Manufacte, 6 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 12 Colli Lampen, 6 Colli Manufacte, 18 Colli Baumwollwaaren, 117 Colli Metallwaaren, 7 Colli Glasperlen; nach Madras 3 Colli Holzwaaren, 19 Colli Papier, 1 Collo Baumwollwaaren, 90 Colli Glasperlen, 5 Colli Metallwaaren; nach Calcutta 5 Colli Spielwaaren, 94 Colli Papier, 12 Colli Kurzwaaren, 13 Colli Lampen, 10 Colli Esswaaren, 12 Colli Holzwaaren, 28 Colli Metallwaaren, 68 Colli Glasperlen, 77 Colli Manufacte, 7 Colli Knöpfe, 20 Colli Glaswaaren, 15 Colli Baumwollwaaren, 52 Colli Garne, 25 Colli Spielkarten; nach Penang 24 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacte; nach Soerabaya 2 Colli Manufacte, 27 Colli Wein, 12 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Glasperlen; nach Samarang 18 Colli Papier, 13 Colli Bier, 50 Colli Mehl, 1 Collo Schuhwaaren; nach Singapore 88 Colli Wein, 60 Colli Bier, 30 Colli Mehl, 17 Colli Metallwaaren, 65 Colli Papier, 1 Collo Mützen, 2 Colli Knöpfe, 5 Colli Manufacte, 48 Colli Baumwollwaaren; nach Batavia 7 Colli Manufacte, 35 Colli Garne, 5 Colli Erdwachs; nach Macassar 50 Colli Garne, 5 Colli Papier; nach Bangkok 2 Colli Knöpfe, 10 Colli Garne, 4 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Metallwaaren; nach Siboga 20 Colli Mehl; nach Hongkong 14 Colli Kurzwaaren, 300 Colli Quecksilber, 1 Collo Manufacte; nach Manila 41 Colli Garne; nach Kobe 4 Colli chemische Producte, 11 Colli Manufacte, 6 Colli Holzwaaren; nach Yokohama 6 Colli chemische Producte, 70 Colli Spirituosen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 416.466 fl. ö. W.

Rumänien. (Flussschiffverkehr im Jahre 1894.) Nach der vom Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten veröffentlichten Statistik über die Schiffahrtsbewegung in den rumänischen Häfen sind in letzteren im Vorjahre insgesammt 28.175 Flussschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 5,213.359 t eingelaufen und aus diesen Häfen 28.021 Flussschiffe mit zusammen 5,037.358 t Tragfähigkeit ausgelaufen. Unter den eingelaufenen Schiffen waren 4960 rumänische, und zwar 1885 beladene mit einer Tragfähigkeit von 210.339 t und einer effectiven Ladung von 305.011 t, 3075 leere mit einer Tragfähigkeit von 360.814 t, ferners 23.215 Fahrzeuge fremder Flagge, und zwar 10.893 bebeladene mit einer Gesammttragfähigkeit von 2,164.036 t und einer effectiven Ladung von 2,133.234 t, dann 12.322 leere Schiffe mit einer Tragfähigkeit von zusammen 2,478.170 t. Unter den ausgelaufenen Schiffen wurden 4984 rumänische, und zwar 1613 beladene mit einer Tragfähigkeit von 213.688 t und einer wirklichen Ladung von 270.780 t, dann 3371 leere Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 359.995 t gezählt. An Schiffen fremder Flagge sind insgesammt 23.037 ausgelaufen, und zwar 7293 beladene mit einer Tragfähigkeit von 1,650.839 t und einer wirklichen Ladung von 1,796.026 t. Auf die einzelnen Häfen vertheilt sich dieser Verkehr folgendermassen: Braila eingelaufen 5500 Schiffe, und zwar 765 rumänische, 175 englische, 1909 österreichische und ungarische, 374 türkische, 146 russische, 2291 griechische, 415 bulgarische, 179 italienische, 46 deutsche; ausgelaufen 5385, darunter 752 rumänische, 179 englische, 1062 österreichische und ungarische, 369 türkische, 147 russische, 2251 griechische, 406 bulgarische, 174 italienische, 45 deutsche. Calarasch eingelaufen 1065 Schiffe, darunter 127 rumänische, 6 englische, 187 österreichische und ungarische, 93 türkische, 9 russische, 181 griechische, 459 bulgarische und 3 italienische; ausgelaufen 1018 Schiffe, und zwar 127 rumänische, 6 englische, 187 österreichische und ungarische, 80 türkische, 8 russische, 188 griechische, 419 bulgarische und 3 italienische. Czernawoda eingelaufen 924 Schiffe, und zwar 138 rumänische, 6 englische, 469 österreichische und ungarische, 94 türkische, 80 russische, 23 griechische und 114 bulgarische; ausgelaufen 926 Schiffe, und zwar 136 rumänische, 6 englische, 473 österreichische und ungarische, 95 türkische, 76 russische, 24 griechische und 116 bulgarische. Galatz eingelaufen 3231 Schiffe, und zwar 497 rumänische, 51 englische, 1139 österreichische und ungarische, 118 türkische, 164 russische, 1167 griechische, 39 bulgarische, 22 italienische, 2 französische, 32 deutsche; ausgelaufen 3224 Schiffe, und zwar 510 rumänische, 50 englische, 1095 österreichische und ungarische, 118 türkische, 162 russische, 1190 griechische, 41 bulgarische, 24 italienische, 2 französische und 52 deutsche. Giurgewo eingelaufen 2171 Schiffe, und zwar 503 rumänische, 19 englische, 685 österreichische und ungarische, 70 türkische, 78 russische, 228 griechische, 565 bulgarische, 14 italienische, 8 französische, 1 deutsches; ausgelaufen 2131 Schiffe, darunter 504 rumänische, 19 englische, 671 österreichische und ungarische, 68 türkische, 76 russische, 230 griechische, 542 bulgarische, 14 italienische, 6 französische, 1 deutsches. Harsova eingelaufen 1094 Schiffe, und zwar 207 rumänische, 2 englische, 406 österreichische und ungarische, 223 türkische, 71 russische, 30 griechische, 154 bulgarische, 1 italienisches; ausgelaufen 1093 Schiffe, darunter 208 rumänische, 2 englische, 404 österreichische und ungarische, 220 türkische, 71 russische, 31 griechische, 156 bulgarische, 1 italienisches.

Tultscha eingelaufen 699 Schiffe, und zwar 143 rumänische, 5 englische, 240 österreichische und ungarische, 22 türkische, 43 russische, 239 griechische, 3 bulgarische und 4 italienische; ausgelaufen 692 Schiffe, und zwar 140 rumänische, 5 englische, 237 österreichische und ungarische, 23 türkische, 42 russische, 238 griechische, 3 bulgarische, 4 italienische. Sulina eingelaufen 3275 Schiffe, und zwar 1323 rumänische, 151 englische, 421 österreichische und ungarische, 28 türkische, 12 russische, 1204 griechische, 6 bulgarische, 121 italienische und 9 deutsche; ausgelaufen 3412 Schiffe, und zwar 1356 rumänische, 161 englische, 440 österreichische und ungarische, 29 türkische, 13 russische, 1263 griechische, 9 bulgarische, 131 italienische, 10 deutsche. Zimnicea eingelaufen 720 Schiffe, und zwar 12 rumänische, 3 englische, 518 österreichische und ungarische, 2 türkische, 42 russische, 76 griechische, 4 serbische, 57 bulgarische, 2 italienische, 4 französische; ausgelaufen 722 Schiffe, darunter 12 rumänische, 3 englische, 518 österreichische und ungarische, 5 türkische, 42 russische, 78 griechische, 2 serbische, 56 bulgarische, 2 italienische und 4 französische. Beket eingelaufen 533 Schiffe, und zwar 14 rumänische, 3 englische, 364 österreichische und ungarische, 12 türkische, 15 russische, 81 griechische, 42 bulgarische und 2 serbische; ausgelaufen 533 Schiffe, darunter 13 rumänische, 3 englische, 364 österreichische und ungarische, 12 türkische, 15 russische, 81 griechische, 43 bulgarische, 2 serbische. Calafat eingelaufen 1261 Schiffe, und zwar 401 rumänische, 8 englische, 496 österreichische und ungarische, 8 türkische, 72 russische, 198 griechische, 31 serbische, 27 bulgarische und 20 italienische; ausgelaufen 1246 Schiffe, und zwar 395 rumänische, 8 englische, 490 österreichische und ungarische, 7 türkische, 70 russische, 201 griechische, 36 serbische, 20 bulgarische und 19 italienische. Cetatea eingelaufen 178 Schiffe, und zwar 22 rumänische, 7 italienische, 7 englische, 52 österreichische und ungarische, 1 türkisches, 13 russische, 66 griechische, 5 bulgarische und 5 serbische; ausgelaufen 171 Schiffe, und zwar 24 rumänische, 7 italienische, 6 englische, 44 österreichische und ungarische, 1 türkisches, 14 russische, 66 griechische, 5 bulgarische und 4 serbische. Kilia vecche eingelaufen und ausgelaufen je 20 Schiffe, und zwar 4 rumänische, 10 russische und 6 griechische. Corabia ein- und ausgelaufen je 1131 Schiffe, und zwar 34 rumänische, 13 italienische, 7 englische, 524 österreichische und ungarische, 12 türkische, 129 russische, 318 griechische und 94 bulgarische. Gura Jalomitza eingelaufen 705 Schiffe, und zwar 89 rumänische, 330 österreichische und ungarische, 99 türkische, 77 griechische, 110 bulgarische; ausgelaufen 709 Schiffe, und zwar 91 rumänische, 330 österreichische und ungarische, 99 türkische, 79 griechische, 110 bulgarische. Gruia ein- und ausgelaufen je 421 Schiffe, und zwar 21 rumänische, 1 italienisches, 1 englisches, 272 österreichische und ungarische, 1 türkisches, 3 russische, 28 griechische, 55 bulgarische und 39 serbische. Isaccea eingelaufen 341 Schiffe, und zwar 17 rumänische, 254 österreichische und ungarische, 3 türkische, 22 russische, 45 griechische; ausgelaufen 13 rumänische, 254 österreichische und ungarische, 3 türkische, 22 russische, 45 griechische. Islaz ein- und ausgelaufen je 11 Schiffe, und zwar 1 rumänisches, 9 griechische und 1 bulgarisches. Abacin eingelaufen 518 Schiffe, darunter 296 rumänische, 3 englische, 51 österreichische und ungarische, 63 türkische, 74 griechische, 26 bulgarische, 5 italienische; ausgelaufen 508 Schiffe, und zwar 302 rumänische, 2 englische, 48 österreichische und ungarische, 67 türkische, 15 russische, 27 griechische, 46 bulgarische und 1 italienisches. Oltenitza ein- und ausgelaufen je 956 Schiffe, und zwar 39 rumänische, 6 italienische, 4 englische, 383 österreichische und ungarische, 50 türkische, 98 russische, 158 griechische, 218 bulgarische. Ostrov eingelaufen 470 Schiffe, darunter 39 rumänische, 1 englisches, 348 österreichische und ungarische, 24 türkische, 5 russische, 10 griechische, 43 bulgarische; ausgelaufen 493 Schiffe, und zwar 39 rumänische, 1 englisches, 347 österreichische und ungarische, 25 türkische, 6 russische, 11 griechische, 64 bulgarische. Turn-Magurell eingelaufen 1004 Schiffe, und zwar 32 rumänische, 4 italienische, 2 englische, 582 österreichische und ungarische, 45 türkische, 90 russische, 199 griechische und 110 bulgarische; ausgelaufen 1014 Schiffe, und zwar 31 rumänische, 4 italienische, 2 englische, 568 österreichische und ungarische, 42 türkische, 90 russische, 205 griechische, 102 bulgarische. Turn-Severin eingelaufen 1790 Schiffe, und zwar 205 rumänische, 3 englische, 1392 österreichische und ungarische, 119 russische, 37 griechische, 11 serbische, 3 italienische; ausgelaufen 1741 Schiffe, darunter 201 rumänische, 3 englische, 1339 österreichische und ungarische, 123 russische, 61 griechische, 11 serbische, 3 italienische. Verciorova ein- und ausgelaufen je 97 Schiffe, und zwar 31 rumänische, 61 österreichische und ungarische, 5 türkische.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXIII. Stückes.) Das am 5. August herausgegebene CXXXIII. Stück enthält unter

Nr. 1203: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. Juli 1895, Z. 12.610, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrowitz in Croatien-Slavonien in die Bukowina.

Nr. 1204: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 28. Juli 1895, Z. 12.556, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete in die Bukowina.

Nr. 1205: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 27. Juli 1895, Z. 15.010/IV, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Bosnien und der Herzegowina in das Küstenland.

Nr. 1206: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 28. Juli 1895, Z. 13.565/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrowitz in Croatien-Slavonien in das Küstenland.

Nr. 1207: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 30. Juli 1895, Z. 9795, betreffend die Wiederzulassung der Einfuhr serbischer Schweine nach Kärnten.

Nr. 1208: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 30. Juli 1895, Z. 9821, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Raab in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1209: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 30. Juli 1895, Z. 9791, betreffend das Verbot der der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrowitz in Croatien-Slavonien nach Kärnten.

Nr. 1210: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 30. Juli 1895, Z. 9822, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Kreise Dolnja Tuzla in Bosnien nach Kärnten.

Nr. 1211: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 26. Juli 1895, Z. 62.325, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Hont und Gömör in Ungarn nach Galizien.

Nr. 1212: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 26. Juli 1895, Z. 61.138, betreffend die Regelung des Verkehres mit lebendem und geschlachtetem Borstenvieh aus Ungarn.

Nr. 1213: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 30. Juli 1895, Z. 12.574, betreffend die Festsetzung des städtischen Schweineschlachthauses in Czernowitz als Bestimmungsort für Schweinetransporte aus Croatien-Slavonien.

Nr. 1214: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 30. Juli 1895, Z. 12.623, betreffend die Wiederzulassung der Einfuhr serbischer Schweine in die Bukowina.

Nr. 1215: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 28. Juli 1895, Z. 9906, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrowitz in Croatien-Slavonien nach Krain.

Nr. 1216: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 28. Juli 1895, Z. 9915, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Raab in Ungarn nach Krain.

Nr. 1217: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 29. Juli 1895, Z. 15.010/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Bezirke Brčka in Bosnien in das Küstenland.

Nr. 1218: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 29. Juli 1895, Z. 15.101/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Raab in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1219: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 26. Juli 1895, Z. 18.753, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Gömör und Hont in Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1220: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. Juli 1895, Z. 118.201, betreffend die Wiederzulassung der Einfuhr serbischer Schweine nach Böhmen.

Nr. 1221: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. Juli 1895, Z. 118.342, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Raab in Ungarn nach Böhmen.

— (Inhalt des CXXXIV. Stückes.) Das am 6. August herausgegebene CXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1222: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. Juli 1895, Z. 118.330, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Stadt Mitrowitz in Croatien-Slavonien nach Böhmen.

Nr. 1223: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. Juli 1895, Z. 118.351, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete nach Böhmen.

Nr. 1224: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 29. Juli 1895, Z. 9918, betreffend die Wiederzulassung der Einfuhr serbischer Schweine nach Krain.

Nr. 1225: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 25. Juli 1895, Z. 87.122/I, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Bosnien und der Herzegowina.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Juli 1895.

Artikel	Lager am 1. Juli	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Juli
	Metercentner			
Weizen	2124	603	1100	1627
Roggen	521	—	—	521
Gerste	1334	—	87	1247
Hafer	7610	915	1257	7268
Malz	363	905	679	589
Mais	865	700	656	909
Diverse	3100	2299	1092	4307
Total	15917	5422	4871	16468

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Juli 1895				Juli 1894			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	282.752	105.747	172.367	216.132	260.175	143.859	175.271	228.763
Darunter:								
Weizen	62.424	18.766	44.938	36.252	41.515	17.018	16.742	41.791
Roggen	72.983	15.351	28.037	60.297	47.517	28.670	27.143	49.044
Gerste	23.112	2.516	8 222	17.406	35.096	1.402	10.136	26.362
Hafer	32.309	25.211	40.907	16.613	40.990	13.587	38 960	15.617
Mais	33.335	29.419	28.127	34.627	33.980	67.724	63.081	38.623
Hirse	1.889	98	773	1.214	2.707	3.331	4.035	2.003
Bohnen	865	535	907	493	7.289	1.302	2.390	6.201
Erbsen	1.352	—	678	674	1.294	277	1.180	391
Malz	2.687	141	374	2.454	2.948	—	441	2.507
Raps	15.803	4.975	7.192	13.586	7.245	2.434	2.144	7.535
Hanfsamen	244	152	234	162	862	—	502	360
Wicken	321	—	46	275	819	—	—	819
Mehl	6.235	1.929	4.793	3.371	9.978	2.176	3.614	8.540
Kleie	500	1.432	752	1.180	5.134	3.151	1.084	7.201
	254.059	100.525	165.980	188.604	237.374	141.072	171.452	206.994
Spiritus	1.843	—	—	1.843	941	—	293	648
Zucker	7.952	229	1.480	6.701	5.042	—	1.214	3.828
Wein	2.146	146	594	1.698	3.665	284	241	3.708
Oele und Fette	1.929	448	478	1.899	1.111	543	265	1.389
Sonstige Waaren	14.823	4.399	3.835	15.387	12.042	1.960	1.806	12.196
Mittlere Tagesbewegung	10.300 Meter-Centner				12.274 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,657.650	580.270	1,069.000	2,168.920	2,493.100	559.850	863.295	2,189.655

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	54	30	14	70	61	14	24	51
Versicherungswerth . . fl.	288.060·—	161.910·—	124.950·—	325.020·—	226.720·—	44.460·—	80.920·—	190.260·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	16	5	7	14
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	33.750·—	5.100·—	17.600·—	21.250·—
Lombardbetrag . . . . fl.	—	—	—	—	17.670 —	2 620·—	9.250·—	11.040·—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Juli 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	2536·91	125·54	2662·45	—	1424·23	158·32	1189·35	393·20
Roggen	1506·56	—	447·42	1059·14	1094·49	—	790·80	303·69
Gerste	26·13	—	26·13	—	897·32	99·69	902·08	94·93
Hafer	246·21	100·51	148·25	198·47	301·33	—	301·33	—
Erbsen	245·91	1·88	150·43	97·36	292·47	—	46·87	245·60
Bohnen	139·41	—	64·33	75·08	339·46	—	99·94	239·52
Raps	8·90	—	—	8·90	—	15·86	—	15·86
Wicken	201·11	—	30·06	171·05	412·43	—	78·00	334·43
Leinsamen	411·00	146·55	—	557·55	—	—	—	—
Rübensamen	258·23	—	—	258·23	—	—	—	—
Mohn	71·31	—	3·90	67·41	397·85	—	202·90	194·95
Kleesaat	19·96	—	19·96	—	—	—	—	—
Senf	103·21	—	15·87	87·34	—	—	—	—
Diverse	433·12	37·30	209·50	260·92	87·93	100·40	—	188·33
Zusammen	6207·97	411·78	3778·30	2841·45	5247·51	374·27	3611·27	2010·51
Versicherungswerth ö.W. fl.	66.573	3.735	36.219	34.089	45.700	2.736	28.902	19.534
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	2	1	—	3	3	—	1	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	2.000	1.000	—	3.000	8.500	—	4.500	4.000
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	2.500	—	—	2.500
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	1.500	—	—	1.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.		—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—		—	—	—	—	—

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Juli 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	7936·66	1007·75	2429·14	6515·27
Roggen	1655·66	51·06	856·53	850·19
Gerste	488·85	—	194·96	293·89
Hafer	510·10	356·06	477·31	388·85
Mais	2396·74	809·84	863·95	2342·63
Mehl	797·45	816·75	624·74	989·46
Wein	6520·76	30·96	381·22	6170·50
Verschiedene	855·87	554·88	437·96	972·79
Zusammen	21162·09	3627·30	6265·81	18523·58
Versicherungswerth	326.180	373·50	52.800	310.730

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	32	6	8	30
Versicherungswerth	141.245	24.600	30.200	135.645
Abgesondert übertragene Warrants	8	3	5	6
Versicherungswerth	14.550	4.450	9.000	10.000
Lombardbetrag	6.200	1.600	3.750	4.050

Personal-Nachrichten.

Der Leiter des Handelsministeriums hat die Rechnungsrevidenten Alois Löschner und Carl Klostermayer zu Rechnungsräthen im handelsstatistischen Dienste des Handelsministeriums ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag V zur Tarifübersicht.

Zur Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1895 gelangt der Nachtrag V, enthaltend die bis 1. August 1895 eingetretenen Aenderungen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von je 10 kr. bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 3. August 1895. [558]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(Personenverkehr.)

Einführung des I. Nachtrages zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895, bezw. rücksichtlich der Localbahnen Göpfritz—Gross-Siegharts und Nakři-Netolitz (Stadt) vom Tage ihrer Betriebseröffnung, gelangt obenbezeichneter Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält die mit den ab 1. September 1895 ausser Kraft tretenden Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen übereinstimmenden Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport auf der Localbahn Asch-Rossbach nebst Kilometerzeiger, ferner Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie die Kilometerzeiger der beiden letztgenannten Localbahnen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Dieser Nachtrag ist um den Preis von 10 Heller bei der k. k. General-Direction und den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen erhältich.

Wien, am 1. August 1895. [559]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Schliessung der Personen-Haltestelle Borysław-Wächterhaus Nr. 10 a.

Die Personen-Haltestelle Borysław-Wächterhaus Nr. 10 a der Linie Drohobycz—Borysław wurde am 15. Juli 1895 als solche aufgelassen, und verkehren daher vom genannten Tage die Personen führenden Züge nur vom, resp. zum Aufnahmsgebäude der Station Borysław.

Wien, am 7. August 1895. [560]

Sonstige Nachrichten.

Bromberg-Sächsischer Verband. (Directe Frachtsätze.) Mit sofortiger Giltigkeit treten im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Güterverkehr mit der Haltestelle Stötteritz der Sächsischen Staatsbahnen directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Neue Nachträge.) Mit Giltigkeit vom 1. August wurden eingeführt:

Nachtrag XI zum Tarifheft 1,
„ XI „ „ 2 und
„ XII „ „ 3

für den Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Güterverkehr.

Die Nachträge enthalten im Wesentlichen:

a) Anderweitige Kilometerzeiger für die älteren Verbandsstationen Gera, Gera-Pforten, Görlitz in Schlesien, Grosszschocher, Kamenz in Sachsen, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Zeitz und Zittau der königl. Sächsischen Staatsbahnen, sowie für die Stationen Birresborn, Bleialf, Büdesheim, Densborn, Gerolstein, Gondelsheim (Eifel), Hillesheim, Kyllburg, Lissendorf, Müllenborn, Mürlenbach, Pronsfeld, Prüm, Wilwerath, ferner Jünkerath-Stadtkyll, Lengeler, Lommersweiler, Montenau, Oudler, Reuland, St. Vith, Ulflingen und Wilwerdingen der königl. Preussischen Staatsbahnen.

b) Kilometerzeiger für die neu aufgenommenen Stationen Brambach, Mylau (Bahnhof), Mylau (Haltestelle), Prausitz, Reichenbach i. V. (unterer Bahnhof), Stötteritz und Weissenberg i. S. der königl. Sächsischen Staatsbahnen, sowie für die Stationen Arolsen, Berndorf (Waldeck), Korbach, Immenhausen, Külte-Wetterburg, Mengeringhausen, Twiste, Volkmarsen, Warburg-Altstadt, Welda, Fleckenberg, Fredeburg, Freudenberg, Gleidorf, Hasslinghausen, Hiddinghausen, Langenei, Lenne, Niederfischbach, Rönkhausen, Saalhausen, Schmallenberg, Silschede, Wehbach, ferner Darscheid, Daun, Dockweiler-Dreis, Hochpochten, Kaisersesch, Laubach-Müllenbach, Monreal, Pelm, Uersfeld und Ulmen der kgl. Preussischen Staatsbahnen.

c) Neue Stationstariftabellen für die Stationen Bodenbach, Klingenthal, Reitzenhain, Tetschen und Warnsdorf der kgl. Sächsischen Staatsbahnen.

d) Neuer Ausnahmetarif für bestimmte Artikel bei Aufgabe als Stückgut im Verkehre zwischen Bodenbach, Tetschen, Eberbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain, Warnsdorf einerseits und Stationen der Directionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken andererseits.

Abzüge der Nachträge sind durch die Endbahnen zu erlangen.

Insoweit Frachterhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt die letztere noch bis zum 15. September in Wirksamkeit.

Nassau-Elsass-Lothringischer Güterverkehr. (Beförderung von frischem Obst als Frachtgut mit Personen- oder Eilgüterzügen.) Im vorbezeichneten Verkehre wird vom 20. Juli ab frisches Obst — auch Weintrauben — mit Ausschluss von Südfrüchten, wenn dasselbe als Frachtgut aufgegeben wird, mit Personenzügen oder Eilgüterzügen zu den gewöhnlichen Frachtgutsätzen befördert, soweit die Eisenbahn-Verwaltungen nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benützung dieser Züge für zulässig erklären, jedoch ohne Gewähr für Einhaltung der für Eilgut festgesetzten Lieferfrist. Ausgeschlossen von dieser Frachtbegünstigung sind die in Treibhäusern gezogenen oder aus südlichen Gegenden zu ungewöhnlicher Jahreszeit eingeführten theueren Obstsorten, welche zu den Delicatesswaaren zu rechnen sind. Bei eilgutmässiger Beförderung dieser Obstsorten wird die tarifmässige Eilgutfracht berechnet.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. (Neuer Kohlentarif.) An Stelle des Kohlentarifes Nr. 7 vom 1. Juni 1891 erschien am 1. August ein neuer Kohlentarif nach Württemberg unter Nr. 6 (Verkaufspreis 0·35 Mk.). Der neue Tarif enthält vielfach Ermässigungen nach den südlichen württembergischen Stationen, nach einigen nördlichen Stationen, aber auch Erhöhungen um 0·01 Mk. pro 100 kg. Die letzteren erhalten jedoch erst Giltigkeit vom 15. September ab, bis dahin bleiben auch noch die im Anhange des bisherigen Tarifes enthaltenen Frachtsätze für Gascoaks von Dillingen und Oberstein in Wirksamkeit.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif 6 A für Schleifholz.) Am 1. August wurde die Station Waldkirchen bei Zschopau in den Ausnahmetarif 6 A für Schleifholz u. s. w. einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1208	**Böhmischen Commercialbahnen**		Rübe	Wostroměř	Gutwasser	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 Tonnen.** Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen	Bis Ende Mai 1896	Localtarif	kr. 4·4	kr. 3·8	kr. 0·6	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende Juli 1896	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Hořic					4·0	3·0	1·0			
			Rübenschnitte, Presslinge und Saturationsschlamm	Gutwasser	Wostroměř				4·4	3·8	0·6		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis Ende Juli 1896	
					Hořic				4·0	3·0	1·0			
1209	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Cigarettenpapier	Paris (Douane und Reuilly)	Suczawa transit, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Jassy (Rumänien) befördert worden sein	Vom 16. August 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			a) 151·80, b) 136·20 Francs Gold für 1000 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Refactiewerber als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe von Paris bis Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. und der auf die betreffende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe von Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. nach Suczawa transit, bezw. Jassy, eventuell gegen Vorlage der auf den Refactiewerber als Absender lautenden Orig.-Frachtbriefe von Paris oder einer jenseits Paris gelegenen französischen Station nach Suczawa transit, bezw. Jassy. Diese Belege sind längstens bis 31. März 1896 einzureichen	

Die Abfertigung der Sendungen ist im Frachtbriefe, wie folgt, vorzuschreiben entweder

a) mit Umkartirung in Eger, und zwar bis Eger über Novéant; von Eger über Carlsbad—Bubna—B.-Brod—Olmütz—Oswięcim—Podgorze-Plaszów oder Krakau; oder

b) mit Umkartirung in Nürnberg, und zwar bis Nürnberg über Novéant; von Nürnberg über Furth i. W.—Smichow—Vysočan—Tyništ—Chotzen—Olmütz—Oswięcim—Podgorze-Plaszów oder Krakau oder

c) mit Umkartirung in Wien K.E.B., und zwar bis Wien K.E.B. über Delle—Buchs—Arlberg—Bischofshofen oder über Delle—Romanshorn—Traject Bregenz—Arlberg—Bischofshofen oder über Altmünsterol—Constanz—Bregenz—Arlberg—Bischofshofen oder über Avricourt—Kehl—Mühlacker—Ulm—Simbach; von Wien K.E.B. über Lundenburg—Oswięcim—Podgorze-Plaszów, bezw. Krakau oder über Gänserndorf—Marchegg—Beskid oder über Stadlau—Marchegg—Beskid oder über Bruck a. L.—Kelenföld—Szerencs—Munkacs—Beskid.

An Stelle der Umkartirung kann Neuaufgabe in Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. erfolgen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1210	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle, in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen, dann Schwefelsäure-Abfallwasser in Cisternen- (Reservoir-) Wagen oder in in Körben verwahrten Glasballons bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen aber Frachtzahlung für dieses Quantum, sowie leere gebrauchte Petroleumfässer	Mähr.-Ostrau Oderberg Trzebinia (für Petroleumfässer in umgekehrter Richtung)	Ober-Leutensdorf Mariaschein Ober-Leutensdorf Mariaschein Ober-Leutensdorf Mariaschein	Einhaltung der speciellen Tarifbestimmungen des ab 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum, roh und raffinirt etc.	Vom 20. August 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Petroleum, roh und raffinirt etc., giltig vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 73·8 72·8 74·7 73·7 84·7 83·7		Im Kartirungswege		
1211	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Chlorkalk	Hruschau	Görz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	189·0 Kreuzer		Im Kartirungswege		
1212	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquetts, Coaks	Schwadowitz-Eipel	Zlonitz Hospozin Laun	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Kohle und Briquetts und für 10000 kg pro Wagen bei Coaks	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. Noten 46·3 48·8 50·3		Im Kartirungswege		
1213	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohlen	Bilin k.k.St.B. (über Aussig)	Iglau Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	92·4 Heller	80·0 Heller	12·4 Heller	Im Kartirungswege		
1214	Oe.N.W.B.	Betheiligten Verwaltungen	Der im Nachtrage IV zum Elbeumschlags-Tarife für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 angeführte Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 2 (Zucker aller Art) per 11 Pfennige pro 100 kg im Verkehre zwischen Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz einerseits, Aussig (St.E.G. und Oe.N.W.B.), Nestomitz und Schönpriesen andererseits findet im Rückvergütungswege auch auf solche Rohzucker-Sendungen Anwendung, welche in den Bahnhöfen in Tetschen oder Bodenbach eingelagert und von dort nach einer Zuckerraffinerie in Aussig, Nestomitz oder Schönpriesen rückbefördert werden. Dieses Zugeständniss gilt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895.												

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 93. **Wien, 10. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 28. Mai 1895,*) wirksam für das Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung.

Ueber Antrag des Landtages Meines Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Ausführung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Localbahnen und Kleinbahnen), deren Nothwendigkeit vom Standpunkte des Interesses des Landes oder einzelner Theile desselben ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten (insbesondere Gemeinden und Private) ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, kann vom Lande unter den im § 2 angeführten Bedingungen und Voraussetzungen gefördert werden:

1. durch Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses behufs Sicherstellung der höchstens vierpercentigen Verzinsung und der Tilgung des durch Ausgabe von Prioritätsobligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen) oder durch Aufnahme eines Hypothekaranlehens zu beschaffenden Theiles des Anlagecapitals der betreffenden Eisenbahn. An Stelle dieser Garantie kann auch die Uebernahme der Prioritätsobligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen) durch das Land erfolgen;
2. durch Gewährung eines bücherlich sicherzustellenden, innerhalb der Concessionsdauer zu tilgenden und mit höchstens vier Percent verzinslichen Darlehens;
3. durch Uebernahme voll einzuzahlender Prioritäts- oder Stammactien;
4. durch Gewährung von Beiträgen à fonds perdu aus Landelsmitteln mittelst einmaliger Capitalszahlung oder in Annuitäten, und
5. durch Vornahme von technischen und commerciellen Erhebungen, eventuelle Anfertigung von Projecten, Durchführung des Baues und Uebernahme der Verwaltung.

§ 2.

Die nach § 1 vorgesehene Unterstützung von Eisenbahnen niederer Ordnung durch das Land ist an die Erfüllung der nachstehenden Bedingungen und Voraussetzungen gebunden:

1. Die Zusicherung einer Reinertragsgarantie von Seiten des Landes ist nur dann zulässig, wenn mindestens 30 Percent des Nominal-Anlagecapitals der betreffenden Bahn von den Interessenten *und, insoweit dieselben nicht ausreichen, vom Staate* durch Beitragsleistungen à fonds perdu oder durch Zeichnung und Einzahlung von Actien zum vollen Nennwerthe aufgebracht werden und auf Grund von gepflogenen Erhebungen oder von Betriebsverträgen, Einnahmen-, bezw. Frachtengarantien eine mindestens 2·5 percentige Verzinsung des vom Lande zu garantirenden bevorrechteten Theiles des Anlagecapitals (Prioritätsobligationen, Eisenbahn-Schuldverschreibungen oder Hypothekardarlehen) zu erwarten ist.

*) Enthalten im XIII. Stücke des Landesgesetz- und Verordnungsblattes für das Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns vom Jahre 1895 unter Nr. 32.

2. Die Gewährung von Darlehen aus Landesmitteln kann erfolgen, wenn die angemessene Verzinsung und die Tilgung des Darlehens auf Grund von gepflogenen Erhebungen oder von Betriebsverträgen, Einnahmen-, bezw. Frachtengarantien oder auf Grund einer vom Staate gewährten Reinertragsgarantie als gesichert anzusehen ist.
3. Die Uebernahme von Actien, jedoch nur bis zum Höchstbetrage von 15 Percent des gesammten Anlagecapitals, durch das Land kann nur dann zugesichert werden, wenn die Aufbringung, Verzinsung und Tilgung des bevorrechteten Theiles des Anlagecapitals (Prioritätsobligationen, Eisenbahn-Schuldverschreibungen oder Hypothekaranlehen) anderweitig sichergestellt erscheint.
4. Beiträge des Landes à fonds perdu können geleistet werden, wenn und insoweit durch die Bahnherstellung für den Landesfond ziffermässig bestimmbare Ersparnisse, insbesondere bei den Erhaltungskosten der bestehenden Strassen, eintreten und die Landesbeiträge diese Ersparnisse für den Landesfond nicht überschreiten.
5. Technische und commercielle Erhebungen, sowie Projecte für Interessenten sind dann zu machen, wenn die Interessenten die thatsächlich erwachsenden Auslagen vergüten; ebenso sind die Kosten der Baudurchführung und der Verwaltung von den betreffenden Unternehmungen zu tragen.

In allen Fällen, in welchen die Betheiligung des Landes an einem Eisenbahn-Unternehmen in einer der sub 1 bis 4 erwähnten Arten stattfinden soll, ist dieselbe weiters davon abhängig, dass durch die von dem Landesausschusse vorzunehmenden Erhebungen und Prüfungen das Anlagecapital entsprechend festgesetzt erscheint; demzufolge hat die Verfassung der Projecte und Kostenanschläge, sowie die Feststellung der Anlagecapitalien und des Emissionscourses für die auszugebenden Obligationen und Actien unter entsprechender Einflussnahme, bezw. im Einvernehmen mit dem Landesausschusse zu geschehen.

§ 3.

Inwiefern bei einzelnen Bahnen niederer Ordnung anderweitige, über die Bestimmungen der §§ 1 und 2 hinausgehende Betheiligungen des Landes stattfinden können, kann in jedem einzelnen Falle nur durch ein besonderes Gesetz bestimmt werden.

§ 4.

Der Landesausschuss kann mit Zustimmung des Landtages, unter Beobachtung der für die Concessionirung, den Bau und Betrieb von solchen Eisenbahnen geltenden Gesetze und Verordnungen, den Bau und Betrieb von unter die §§ 1 und 2 dieses Gesetzes fallenden Eisenbahnen von dritten Personen, welchen die Concession ertheilt worden ist, übernehmen und auch selbst Concessionen zum Baue und Betriebe solcher Eisenbahnen erwirken.

§ 5.

In Bezug auf jene Bahnen, deren Unterstützung durch das Land in einer der im § 1, Punkt 1 oder 2, bezeichneten Arten erfolgt, haben die Bestimmungen der folgenden §§ 6 bis einschliesslich 10 dieses Gesetzes Anwendung zu finden, während die Bedingungen für die Betheiligung des Landes in einer der im § 1, Punkt 3 oder 4, bezeichneten Arten von Fall zu Fall zu vereinbaren sind.

§ 6.

Der Bau von mit Unterstützung des Landes auszuführenden Bahnen kann durch Staatsorgane, vom Landesausschusse oder von den Concessionären unter Aufsicht des Landesausschusses, in den beiden letzteren Fällen unbeschadet der gesetzlichen Ingerenz der Staatsverwaltung, durchgeführt werden.

Die Vergebung der Bauarbeiten hat im Offertwege thunlichst in kleinen Losen zu erfolgen, und bedarf die Vergebung der Bauarbeiten und Lieferungen durch die Concessionäre der Genehmigung des Landesausschusses.

Der Betrieb der unter Mitwirkung des Landes hergestellten Bahnen ist entweder auf Grund von durch den Landesausschuss oder mit dessen Genehmigung abzuschliessenden Betriebsverträgen der Staatsverwaltung oder der Verwaltung der anschliessenden Nachbarbahn gegen Vergütung der nach Einheitspreisen der Leistung oder pauschalmässig festzusetzenden Betriebskosten zu übertragen, bei dem Abgange einer diesfälligen Vereinbarung aber, unbeschadet des gesetz- und concessionsmässigen Einlösungs- und Heimfallsrechtes des Staates, für Rechnung der Bahngesellschaft in Regie des Landes zu führen.

§ 7.

Für jede auf Grund dieses Gesetzes hergestellte Bahn ist eine abgesonderte Betriebsrechnung zu führen.

§ 8.

Für jene Bahnen, deren Anlagecapital zum Theil durch Uebernahme von Stammactien sichergestellt erscheint, sind besondere Actiengesellschaften zu bilden. Die Agenden derselben sind, falls dieselben nicht zu günstigeren Bedingungen von der Staatsverwaltung oder der betriebführenden Eisenbahn-Verwaltung übernommen werden, vom Landesausschusse auf Kosten der Actiengesellschaft zu besorgen.

In den Gesellschaftsstatuten ist dafür vorzusorgen, dass die Functionen des Vorstandes der Gesellschaft als Ehrenämter unentgeltlich zu versehen sind.

Der Vorstand hat aus höchstens zehn Mitgliedern, von denen zwei vom Landesausschusse bestellt werden, zu bestehen.

§ 9.

Insoferne Prioritätsactien ausgegeben werden, haben diese auf eine höchstens vierpercentige Vorzugsdividende vom Nominalbetrage Anspruch.

Prioritätsactien, welche auf Grund dieses Gesetzes in den Besitz des Landes gelangt sind, dürfen vor Ablauf eines Jahres, vom Tage der Betriebseröffnung gerechnet, nicht verkauft werden.

§ 10.

Die Bestimmung über die Vertheilung, bezw. Verwendung des Jahreserträgnisses ist bei den auf Grund dieses Gesetzes errichteten Actiengesellschaften von Fall zu Fall nach Massgabe der mit den Interessenten oder der Staatsverwaltung getroffenen Vereinbarungen festzustellen.

Hiebei ist insbesondere zu bestimmen, inwieweit das nach Abzug des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung des bevorrechteten Theiles des Capitals (Prioritätsobligationen, Eisenbahn-Schuldverschreibungen oder Hypothekardarlehen) verbleibende Jahreserträgniss zur Rückzahlung etwa geleisteter Garantievorschüsse, bezw. zur Erstattung rückständiger Zinsen, zur Schaffung und Ergänzung des Reservefonds oder auch wenigstens theilweise zur Auszahlung von Dividenden an die Actionäre zu verwenden ist.

§ 11.

Die Erklärungen und Verpflichtungen der Interessenten (Gemeinden und Private) zur Uebernahme von Actien, zu Beitragsleistungen à fonds perdu, zu Grundabtretungen, Materiallieferungen und sonstigen Naturalleistungen müssen rechtsverbindlich in der vom Landesausschusse festzusetzenden Form abgegeben werden.

Sollten Interessenten mit ihren Leistungen im Rückstande bleiben, so ist der Landesausschuss berechtigt, wegen Einbringung derselben hinsichtlich der Gemeinden im Sinne des Landesgesetzes vom 21. December 1882, L.-G.-Bl. Nr. 12, und gegen sonstige Interessenten im Wege der politischen Execution vorzugehen.

§ 12.

Bei Feststellung der Bedingungen für die Zulässigkeit der Benützung von Bezirks- und Gemeindestrassen zur Anlage von Eisenbahnen niederer Ordnung hat in jenen Fällen, in welchen der Landesausschuss in Gemässheit des § 15, lit. f), des Landesgesetzes vom 19. April 1894, L.-G.-Bl. Nr. 20, berechtigt ist, die Bewilligung zu ertheilen, als Grundsatz zu gelten, dass für eine solche Benützung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten ist, und dass alle thunlichen, zum mindesten aber jene Erleichterungen und Begünstigungen Anwendung zu finden haben, welche nach den jeweilig geltenden Normen für Reichsstrassen vorgeschrieben sind.

§ 13.

Das Jahreserforderniss für die auf Grund dieses Gesetzes durch das Land übernommenen Verpflichtungen ist mit der entsprechenden Bedeckung durch den Landesvoranschlag anzusprechen und die ordnungsgemässe Verwendung der bewilligten Mittel im Landesrechnungsabschlusse auszuweisen. Ausserordentliche Einnahmen (für Veräusserungen von Obligationen, von Actien und dergleichen) sind in erster Reihe für die Tilgung der diesfalls vom Lande für Eisenbahnen niederer Ordnung aufgenommenen Anlehen zu verwenden.

§ 14.

Dem Landtage bleibt die Beschlussfassung und Entscheidung vorbehalten:

1. über die Herstellung von Bahnen auf Grund dieses Gesetzes;
2. über die Veräusserung oder Verpachtung von Bahnen, für welche das Land eine Unterstützung in einer der im § 1, Punkte 1 bis 4, angegebenen Arten gewährt hat;
3. über die Art der Geldbeschaffung für die durch das Land oder unter finanzieller Mitwirkung des Landes zu erbauenden Bahnen;
4. über die Art und Höhe der einzelnen Bahnunternehmungen aus Landesmitteln zu gewährenden Unterstützung;
5. über die Zusammensetzung, die Organisation und den Wirkungskreis des Landeseisenbahnamtes (§ 16), sowie des Landeseisenbahnrathes (§ 17).

§ 15.

Dem Landesausschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 14 der Beschlussfassung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse, insbesondere die Prüfung der vorgelegten Projecte, die Vorerhebungen und Verhandlungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung, die Erwirkung von Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten, die Erwerbung der definitiven Concession, sowie der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für die durch das Land zu bauenden Bahnen, der Abschluss von Betriebsverträgen, die Ueberwachung des Baues und Betriebes der Bahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, die Besorgung der Agenden der betreffenden Actiengesellschaften (§ 8), die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages nothwendigen finanziellen Transactionen und schliesslich über Ansuchen der Interessenten die Ausarbeitung von Projecten und Ertragsberechnungen von Bahnen niederer Ordnung gegen Ersatz der Selbstkosten.

§ 16.

Zur Besorgung der technischen und administrativen Geschäfte in Ansehung der auf Grund dieses Gesetzes herzustellenden Eisenbahnen niederer Ordnung, insbesondere zur Prüfung der vorgelegten Eisenbahnprojecte vom technischen und commerciellen Standpunkt, wird ein als Executivorgan des Landesausschusses fungirendes Landeseisenbahnamt errichtet.

§ 17.

Zur Prüfung der auf Grund dieses Gesetzes zu fördernden Bahnprojecte und zur Erörterung der in Bezug auf den Bau und Betrieb solcher Bahnen sich ergebenden Fragen wird ein Landeseisenbahnrath errichtet.

§ 18.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Wien, am 28. Mai 1895.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Bacquehem** m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 27. Juli 1895, Z. 40.360, an die Verwaltungen der österr. Hauptbahnen, betreffend die Systemisirung von untergeordneten Dienstposten, welche bisher von im Wochen- oder Taglohne stehenden Organen versehen wurden.

Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat mit dem im h. o. Verordnungs-Blatte Nr. 1 ex 1895 verlautbarten Erlasse vom 28. December 1894, Z. 1008/V, unter Hinweis auf die Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen im December v. J. eingeleitete Systemisirung einer Reihe von Dienstposten für bisher im Wochen- oder Taglohne gestandene Arbeiter im Zugförderungs- und Werkstättendienste, im Verkehrs- und commerciellen, sowie im Materialdepotdienste und unter Betonung der Opportunität dieser nunmehr bereits durchgeführten Massnahmen die Geehrte eingeladen, in Erwägung ziehen und mittheilen zu wollen, ob und in welchem Umfange eine ähnliche wie die vorerwähnte bei den k. k. Staatsbahnen getroffene Massnahme dortseits eingeführt werden könnte.

Aus den der genannten Aufsichtsbehörde im Gegenstande erstatteten und von derselben anher vorgelegten Berichten hat das Handelsministerium mit Befriedigung entnommen, dass die geehrten Verwaltungen der Privateisenbahnen der angeregten hochwichtigen Frage der Stabilisirung der hier in Betracht kommenden Eisenbahn-Bediensteten auch ihrerseits die gebührende Aufmerksamkeit zuwenden und dass mehrere Bahnverwaltungen in letzter Zeit auch bereits mit der Stabilisirung der in den verschiedenen Zweigen des Eisenbahnbetriebes beschäftigten, im Taglohne stehenden Arbeiter begonnen haben, während eine Eisenbahn-Verwaltung, wie in anerkennender Weise hervorzuheben ist, im Einklange mit der diesfalls von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen mit 1. Juli d. J. getroffenen Verfügung die Einbeziehung gewisser Arbeiterkategorien in das statusmässige Personale in vollkommen befriedigender Weise vollständig durchgeführt hat.

Indem das Handelsministerium den hierüber erstatteten, eingehenden Bericht der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vorläufig zur Kenntniss nimmt, sieht sich dasselbe veranlasst, hiebei der bestimmten Erwartung Ausdruck zu geben, dass die geehrten Bahnverwaltungen in weiterer Bethätigung der bisher wiederholt bewährten Fürsorge für ihre eigenen Bediensteten, sowie im wohlverstandenen eigenen Interesse, welches nach h. a. Erachten die Bildung und Erhaltung eines definitiv und dauernd mit dem Bahnunternehmen verbundenen Diener- und Arbeiterpersonals dringend erheischt, ihrerseits bestrebt sein werden, die in Rede stehende, vom socialpolitischen wie vom Standpunkte des Eisenbahndienstes hochwichtige Reform innerhalb ihres Dienstbereiches ehethunlichst im vollen Umfange zur Durchführung zu bringen.

Das Handelsministerium sieht sohin der raschen, gedeihlichen Lösung der Frage der Stabilisirung des in Betracht zu ziehenden provisorischen und Arbeiterpersonals — nach dem Vorbilde der k. k. Oesterr. Staatsbahnen — sowie den im Wege der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen zu erstattenden Berichten über die Einführung und sohin über die wahrnehmbaren Erfolge der gedachten Massnahme mit besonderem Interesse entgegen.

Wien, am 27. Juli 1895.

Der Leiter des k. k Handelsministeriums:

Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Friedland an die Landesgrenze in der Richtung gegen Markersdorf und Reichenau in Sachsen mit einer Abzweigung nach Kunersdorf.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bezirksausschusse in Friedland die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Friedland der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn über Ringenhain, Dittersbach, Christiansau und Hermsdorf an die Landesgrenze in der Richtung gegen Markersdorf und Reichenau in Sachsen mit einer eventuellen Abzweigung nach oder gegen Kunersdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. Juli 1895. Z. 34.302.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde: Weichensicherungsanlagen in mehreren Stationen.) In den Stationen Bösig, Rehdörfel und Woken der Linie Prag—Georgswalde werden Weichensicherungsanlagen hergestellt. [18. Juli, 42.114.]

— (Dampfheizung in Böhm.-Leipa.) In der Werkstätte der Station Böhm.-Leipa wird eine Dampfheizung hergestellt. [18. Juli, Z. 42.115.]

— (Linie Bakov—Turnau: Erweiterung der Station Münchengrätz.) Auf Grund des Ergebnisses der am 17. December 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Erweiterung der Station Münchengrätz, nach Massgabe der Commissionsbestimmungen der Bauconsens ertheilt. [30. Juli, Z. 12.301.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Canalisirung in Prag.) Für die Canalisirung und Aufstellung dreier Nebengebäude in der Station Prag (Sandthor) wurde die Genehmigung ertheilt. [24. Juli, Z. 25.631.]

— (Wasserleitung zur Station Karlsbad: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karlsbad hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Rohrwasserleitung von Schankau zur Station Karlsbad für den 10. August anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der Bezirkscommissär Dr. Rudolf Neumann betraut. [G.-I.-Z. 14.685.]

— (Linie Lužna-Lischan—Rakonitz: Umgestaltung einer Brücke.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 30. Mai durchgeführten commissionellen Verhandlung wurde für die Umgestaltung der mit einer Holzconstruction versehenen Ueberfahrtsbrücke in km 1·482 in ein gewölbtes Object der Bauconsens ertheilt. [17. Juli, Z. 41.807.]

— (Linie Falkenau—Klingenthal: Bauliche Veränderungen in km 2·094, 0·310 und 2·108.) Das Project für die Herstellung je eines neuen Niveauüberganges in km 2·094 der Strecke Falkenau — Graslitz und in km 0·310 der zur St. Anton- und Agneszeche führenden Kohlenschleppbahn, sowie für die Auflassung der in km 2·108 der erstgenannten Strecke bestehenden Wegübersetzung anlässlich der für Zwecke der Kammgarnspinnereifirma Ignaz Schmieger in Zwodau herzustellenden Verbindungsstrasse vom Etablissement zur Station Davidsthal wurde zur Ausführung genehmigt. [8. Juli, Z. 30.798.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Zólyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 89 vom 26. Juli und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die vom kgl. ungar. Handelsminister zufolge Erlass vom 21. Juni 1895, Z. 44.498/III, dem Reichstags-Abgeordneten Géza Kubinyi ertheilte Concession zum Bau und Betrieb der projectirten Localbahn Zólyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15, Vorconcession Post 1 d), welche von der Endstation Zólyom-Brezó der Linie Zólyom (Altsohl)—Besztercze-Bánya (Neusohl)—Zólyom-Brezó der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus diese in der Endstation Tiszolcz mit deren Linie Feled—Tiszolcz (Flügelbahn der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) verbinden wird. Das Actiencapital der projectirten Linie beträgt 3,200.000 fl. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt:

1. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Zólyom-Brezó, Endstation der Linie Zólyom—Besztercze-Bánya—Zólyom-Brezó;
2. Breznóbánya, Station für den gesammten Verkehr und Wasserstation;
3. Bikás, Station für den gesammten Verkehr;
4. Erdököz (wie 2);
5. Remete, Haltestelle und für den Verkehr von Frachtgütern in Wagenladungen;
6. Gömörvég (wie 2) und
7. die entsprechend zu erweiternde Einmündungstation Tiszolcz.

Ausser den genannten Stationen ist nächst der Station Bikás (3) eine für den Frachtenverkehr in Wagenladungen einzurichtende Haltestelle „Bikás-vasgyár-rakodó (Bikás-Eisenwerk) herzustellen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 18. Juli 1895, Z. 50.784/III, der Witwe Josefine Man, geb. Baronin Sztojka, und der Frau Rosa Man im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Marmaros-Sziget der Linien Szerencs—Marmaros-Sziget, Marmaros-Sziget—Körösmezö (—Woronienka—Stanislau), Marmaros-Sziget—Akna-Szlatina und Marmaros-Sziget—Kis-Bocskó ausgehende und entweder im Izathale oder im Visóthale über Kirlibába bis an einen geeigneten Punkt der Landesgrenze zwischen Ungarn und der Bukowina führende erstclassige Eisenbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Szigetvár-Kaposvár. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der vom Grafen Josef Széchényi projectirten Localbahn von Szigetvár nach Kaposvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1894, Vorconcession Post 5) angeordnet und den Ministerialsecretär im Handelsministerium Dr. Aladár Návay mit der Führung der Commission betraut, welche noch im Laufe des Monates August durchgeführt werden soll, da die Projectanten den finanziell gesicherten Bau dieser Linie vor Beginn des Winters in Angriff nehmen wollen.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betrieb. (Ministerielle Genehmigung zum Bau einer Flügelbahn.) Der kgl. ungar. Minister des Innern hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister den Beschluss der Budapester Communalverwaltung genehmigt, welchem zufolge der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer in Ergänzung der vom Weichbilde der Stadt (VII. Bezirk, Rochus-Spital) aus über Köbánya (Steinbruch) bis zum Centralfriedhofe führenden Strassenbahn mit elektrischem Betrieb, und zwar einer im Bereiche des X. Bezirkes (Köbánya) bis zum Capellenberge führenden Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 und 38), ertheilt und von Seiten des Ministers des Innern die von der Communalverwaltung beantragte Benützung hauptstädtischer Strassenkörper und Grundparcellen bewilligt wurde.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 20. Juni mit 4 Passagieren und 1191·672 Gewichtstonnen Ladung, von denen 1181·792 Tonnen nationaler Provenienz, nebst 8922 Stück Hölzern verschiedener Gattungen von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 10 Colli Mineralwasser, 8 Colli Spiritus, 20 Colli Mehl, 30 Colli Zucker, 4 Colli Spielkarten, 2 Colli Musikinstrumente, 2 Colli Manufacturwaaren, 33 Colli Esswaaren; nach Batavia 25 Colli Mehl, 100 Colli Marmor, 53 Colli Erdwachs, 11 Colli Glaswaaren; nach Samarang 25 Colli Erdwachs, 48 Colli Seife, 6 Colli Manufacturwaaren; nach Padang 50 Colli Mehl, 12 Colli Seife; nach Soerabaya 50 Colli Mehl; nach Bagdad 50 Colli Zündhölzchen, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Suez 5 Colli Lampen, 6 Colli Butter, 25 Colli Bier, 41 Colli Zucker, 5 Colli Esswaaren, 9 Colli Spiritus, 8 Colli Holzwaaren, 818 Stück Staffeln, 1950 Halbstaffeln, 50 Stück Latten, 198 Stück kleine Staffeln; nach Gedda 1000 Colli Zucker, 100 Colli Stärke, 6 Colli Porzellanwaaren, 51 Colli Zündhölzchen; nach Zanzibar 15 Colli Mehl, 10 Colli Spielkarten; nach Aden 4 Colli Mützen, 13 Colli Metallwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 26 Colli Tabak, 55 Colli Naphthalin, 400 Stück Bretter, 500 Stück $^1/_2$zöllige Bretter, 100 Stück Pfosten, 416 Stück starke Staffeln, 150 Stück Halbstaffeln, 1000 Stück Latten; nach Hodeidah 2 Colli Manufacturwaaren, 48 Colli Papier; nach Massaua 4 Colli Manufacturwaaren, 21 Colli Spiritus, 220 Colli Zucker, 12 Colli Oel, 32 Colli Droguen, 6 Colli Arzneien, 2 Colli Metallwaaren, 9 Colli Glaswaaren, 50 Colli Bier, 723 Colli Gerste; nach Bassorah 27 Colli Wollwaaren, 13 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Papier, 10 Colli Glasperlen; nach Bombay 11 Colli Spiritus, 1 Collo Schuhwaaren, 50 Colli Quecksilber, 45 Colli Wein, 22 Colli Papierwaaren, 159 Colli Glaswaaren, 57 Colli Manufacturwaaren, 86 Colli Baumwollwaaren, 564 Colli Papier, 26 Colli Knöpfe, 298 Colli Farben, 17 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Spielwaaren, 23 Colli Lampen, 11 Colli Garne, 4 Colli Musikinstrumente, 26 Colli Holzwaaren, 11 Colli Mützen, 244 Colli Metallwaaren, 25 Colli Spielkarten, 23 Colli Glasperlen; nach Bagdad 14 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Mützen;

nach Kurrachee 2 Colli Parfumeriewaaren, 5 Colli Metallwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 8 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Knöpfe; nach Bushire 6 Colli Kurzwaaren; nach Colombo 3 Colli Baumwollwaaren, 26 Colli Mehl, 28 Colli Zucker, 4 Colli Arzneien, 5 Colli Manufacturwaaren, 3340 Stück Bretter; nach Rangoon 6 Colli Kurzwaaren, 51 Colli Metallwaaren; 99 Colli Baumwollwaaren, 18 Colli Seife, 4 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Glasperlen; nach Madras 9 Colli Glasperlen, 8 Colli Holzwaaren, 10 Colli Eisenwaaren, 59 Colli Papier; nach Calcutta 73 Colli Manufacturwaaren, 30 Colli Glaswaaren, 212 Colli Baumwollwaaren, 141 Colli Metallwaaren, 143 Colli Papier, 18 Colli Knöpfe, 11 Colli Spielkarten, 80 Colli Garne, 13 Colli Glasperlen, 20 Colli Farben, 25 Colli Quecksilber, 11 Colli Lampen, 50 Colli Oel, 17 Colli Kurzwaaren; nach Penang 32 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 168 Colli Papier, 5 Colli Manufacturwaaren, 13 Colli Glaswaaren, 66 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Metallwaaren, 21 Colli Esswaaren, 5 Colli Fez, 25 Colli Bier, 26 Colli Holzwaaren, 30 Colli Erdwachs; nach Amboyna 25 Colli Mehl; nach Macassar 120 Colli Baumwollwaaren; nach Batavia 25 Colli Mehl, 6 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Erdwachs; nach Samarang 50 Colli Mehl; nach Banda 40 Colli Mehl; nach Soerabaya 26 Colli Papier, 250 Colli Mehl, 4 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Erdwachs; nach Bangkok 32 Colli Garne; nach Cheribon 15 Colli Garne; nach Hongkong 6 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 4 Colli Holzwaaren, 50 Colli Bier, 200 Colli Zündhölzchen, 26 Colli Papier, 951 Colli Zündhölzchen; nach Manila 58 Colli Papier; nach Shanghai 6 Colli Manufacturwaaren, 201 Colli Zündhölzchen, 45 Colli Seife; nach Kobe 18 Colli Wollwaaren; nach Nagasaki 10 Colli Bier; nach Yokohama 23 Colli Farben, 17 Colli Spirituosen; nach Venedig 1444 Colli Ricinussamen, 400 Colli Baumwolle, 365 Colli Mais und 205 Colli Cocons. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 702.249 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Nacht-Separatfahrten zwischen Budapest und Wien.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass vom 19. August an ein Nachtverkehr zwischen Budapest und Wien inaugurirt wird, zu welchem mit besonderem Comfort eingerichtete grosse Postdampfer in Verkehr gesetzt werden. Die erste Thalfahrt wird am 19. August von Wien Station Weissgärber aus um 7 Uhr Abends stattfinden und das Schiff am 20. um 7 Uhr Früh in Budapest eintreffen, von wo aus die Rückfahrt am 20. August 7 Uhr Abends erfolgt.

Verschiedene Mittheilungen.

Dienstvorschrift, betreffend die Beaufsichtigung der zum Schutze der k. k. Staatsbahnen in Bann gelegten Wälder und die Bewirthschaftung der von den k. k. Staatseisenbahn-Organen verwalteten Staatswaldungen. (Hinausgabe derselben.) Die laut k. k. Handelsministerial-Erlass vom 19. Mai 1895, Z. 62.428 ex 1894, genehmigte Dienstvorschrift, betreffend die Beaufsichtigung der zum Schutze der k. k. Staatsbahnen in Bann gelegten Wälder und die Bewirthschaftung der von den k. k. Staatseisenbahn-Organen verwalteten Staatswaldungen, gelangte Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen an die unterstehenden Organe zur Ausgabe, und wurden die betheiligten politischen Landesbehörden eingeladen, für die staatlichen Forstorgane die entsprechende Anzahl Exemplare bei den bezüglichen k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen anzufordern. [20. Juli, Z. 42.378.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXV. Stückes.) Das am 7. August herausgegebene CXXXV. Stück enthält unter

Nr. 1226: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 1. August 1895, Z. 8826, betreffend den Verkehr mit Schweinen aus Galizien und der Bukowina.

Nr. 1227: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 29. Juli 1895, Z. 8630, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrowitz in Croatien-Slavonien nach Salzburg.

Nr. 1228: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 30. Juli 1895, Z. 15.141, betreffend die Wiederzulassung der Einfuhr serbischer Schweine in das Küstenland.

Nr. 1229: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 30. Juli 1895, Z. 28.372, betreffend die bedingungsweise Gestattung der Einfuhr von Schweinen serbischer Herkunft aus Steinbruch (Kőbánya), dann das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Raab in Ungarn, der Stadt Mitrowitz in Slavonien und aus den Bezirken Brčka und Gradačac in Bosnien nach Mähren.

Nr. 1230: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 30. Juli 1895, Z. 63.674, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Bosnien und der Herzegowina nach Galizien.

Nr. 1231: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. August 1895, Z. 119.035, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren politischen und Gerichtsbezirken Galiziens nach Böhmen.

Nr. 1232: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. August 1895, Z. 120.847, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Schweinen in mehreren politischen Bezirken Böhmens.

Nr. 1233: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 3. August 1895, Z. 8958, betreffend die Beschränkung des Viehverkehres aus dem Gerichtsbezirke Werfen.

— (Inhalt des CXXXVI. Stückes.) Das am 8. August herausgegebene CXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1234: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. August 1895, Z. 75.594, betreffend Zulassung der Einfuhr von Borstenvieh aus dem Comitate Békés und Einfuhrverbot für Borstenvieh aus dem Comitate Baranya in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1235: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 30. Juli 1895, Z. 9982, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den politischen Bezirken Bruck a. M., Deutschlandsberg, Umgebung Graz, Feldbach, Liezen und Weiz in Steiermark nach Krain.

Nr. 1236: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 29. Juli 1895, Z. 18.450, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Galizien nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1237: Verfügung des kgl. ungarischen Ackerbauministeriums vom 30. Juli 1895, Z. 52.822, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Bosnien und der Herzegowina nach Ungarn.

Verlosungen.

Am 1. Juli:

Szilágysager Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Am 1. August:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1882 (Rückzahlung ab 2. November).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1887 (Rückzahlung ab 2. November).

Dividenden.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Vom 1. Juli ab fl. 3.— österr. Währung.

Transdanubische Localbahnen. Für die Prioritätsactie vom 1. Juli ab fl. 4.20 ö. W.

(Hierin fl. 3.80 zur Ergänzung der 5 pCt. Zinsen für Coupon Nr. 2 und 40 kr. als Theildividende für Coupon Nr. 3.)

Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn. Vom 1. Juli ab für die Prioritätsactien I. Em. fl. 12.— ö. W. Für die Prioritätsactien I. Em. 1 pCt. Nachtragszahlung auf die rückständige Dividende pro 1886/87 fl. 2.— ö. W. Für die Prioritätsactien vom Jahre 1894 für die Zeit vom 12. September bis 31. December 1894 fl. 3.36 ö. W.

Steinamanger-Pinkafelder Localbahn. Vom 1. Juli ab für die Prioritätsactie fl. 5.— ö. W. Gegen Coupon Nr. 6 der Stammactie fl. 5.— ö. W. Restzahlung auf Coupon Nr. 5 der Stammactie fl. 3.— ö. W.

Szilágyságer Vicinalbahn. Für die Prioritätsactie fl. 5.50 österr. Währung.

Eperjes-Bartfelder Localbahn. Gegen Coupon Nr. 1 und 2 fl. 4.22 ö. W.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. Vom 23. Juli ab fl. 7.— ö. W.

Generalversammlung.

10. August: Localbahn Wotic-Selčan.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station „Forbes“ in „Forbes-Schweinitz.“

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien K.F.J.B.—Eger gelegenen Station Forbes wird mit 1. October 1895 in „Forbes-Schweinitz“ abgeändert.

Wien, im August 1895. [561]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Bayerisch - Oesterreichisch - Russischer Grenzverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit 1. September 1895, bezw., soweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. October 1895 tritt zum Ausnahmetarife für Getreide etc. im obbezeichneten Verkehre der Nachtrag I Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes und ist durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 5. August 1895. [562]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Nachtrag I zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894.

Im Nachhange zu der im Verordnungs-Blatte Nr. 82 vom 16. Juli 1895 erfolgten Verlautbarung, betreffend Einführung des Nachtrages I zu den Kartirungssätzen vom 1. September 1894, wird zur Kenntniss gebracht, dass dieser Tarifnachtrag nicht mit 1. August 1895, sondern erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Körösmezö—Körösmezö-Landesgrenze in Kraft tritt.

Wien, am 6. August 1895. [563]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Einführung eines neuen Tarifes

Mit Giltigkeit vom 1. August 1895 ist ein neuer Tarif, Theil II, 1. Heft, die besonderen Bestimmungen und die Taxen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits enthaltend, in Wirksamkeit getreten, wodurch der Tarif Theil II vom 1. Jänner 1887 des Sächsisch-Schweizerischen Verkehres, sowie die hiezu erschienenen Nachträge I—IV aufgehoben werden. Nur die in den vorgenannten Nachträgen enthaltenen Taxen für Genf transit, Verrières transit und Delle transit bleiben bis auf Weiteres noch in Kraft.

Wien, am 6. August 1895. [564]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages II zum Getreidetarife.

Mit 1. September 1895 tritt zum Ausnahmetarif für Getreide etc. im obbezeichneten Verkehre der Tarifnachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung der besonderen Bestimmungen.
II. Theilweise geänderte Frachtsätze für die sächsischen Stationen Auerbach unt. Bhf., Elsterberg, Falkenstein, Greiz Bhf. und Haltestelle, Hof, Lengenfeld, Lottengrün, Mehltheuer, Netzschkau, Neumarkt, Oelsnitz i. V., Plauen i. V., ob. u. unt. Bhf., Reichenbach i. V., Rodewisch, Schleiz, Schönberg i. S., Triebes, Würschendorf und Zeulenroda.
III. Einbeziehung der Station Mylau (Sächs.St.B.) in den Tarif.
IV. Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 25 Hellern = 20 Markpfennigen käuflich zu beziehen.

Wien, am 5. August 1895. [565]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(Personenverkehr.)

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den Bukowinaer Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. August 1895 giltigen Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den Bukowinaer Localbahnen in Kraft.

Durch diesen Nachtrag gelangen die für die Strecke Czernowitz—Nowosielitza im Haupttarife enthaltenen Fahrpreise und Gepäckstaxen, sowie Transportgebühren für Hunde zur Aufhebung.

Exemplare des Nachtrages sind bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen in Lemberg und Stanislau zum Preise von 2 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 6. August 1895. [566]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Aufhebung des für den Hilfsroutenverkehr eingeführten Zuschlages zur gewöhnlichen Lieferfrist.

Zufolge Behebung der Betriebsstörung in der Station Brüx, bezw. Einführung des normalen Verkehres daselbst tritt der durch Kundmachung gleicher Zahl ddo. 22. Juli 1895 für den Hilfsroutenverkehr verlautbarte Zuschlag zu der gewöhnlichen Lieferfrist mit 6. August 1895 ausser Kraft.

Teplitz, am 8. August 1895. [567]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1215	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle		Schönpriesen für die Actiengesellschaft der Schönpriesener Zuckerraffinerie (vormals Siegfried Elbogen)	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis August 1896	Directer Tarif für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kreuzer österr. Währ.			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen der Schönpriesener Zuckerraffinerie als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet
				Dux und Dux-Ladowitz		Auflieferung von 40000 Tonnen*)			11·8	11·4	0·4			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					13·2	12·8	0·4			
				Triebschitz					13·5	13·1	0·4			
				Holtschitz-Seestadtl					13·7	13·3	0·4			
				Schwaz-Kuttowitz					11·8	11·4	0·4			
				Bilin k.k.St.B.					12·6	12·2	0·4			
				Dux und Dux-Ladowitz		Auflieferung von 60000 Tonnen.*)			11·8	11·4	0·4			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					13·2	12·4	0·8			
				Triebschitz					13·5	12·7	0·8			
				Holtschitz-Seestadtl					13·7	12·9	0·8			
				Schwaz-Kuttowitz					11·8	11·4	0·4			
				Bilin k.k.St.B.					12·6	12·2	0·4			
1216	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Holz des Specialtarifes 2 b) Holz der Classe C	Jičin (B.C.B.)		Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif, Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1894	Kreuzer: a) / b)	a) / b)	a) / b)	Im Kartirungswege		
					Prag (K.F.J.B.) transit				36·5 / 32·2	30·3 / 30·3	6·2 / 1·9			
					Prag-Hrabovka transit				36·5 / 32·2	30·3 / 30·3	6·2 / 1·9			
					Prag (B.N.B.)				40·4 / 35·5	34·8 / 34·3	5·6 / 1·2			
1217	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe C	Angern (K.F.N.B.)	Satalic (B.N.B.) oder vice versa	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	62·0 kr.		Im Kartirungswege		
1218	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Säuren der Position 8—14 im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Aussig St.E.G.		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Anhang zu den Localtarifen	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Brünn St.E.G.				102·4	83·0	19·4			
					Raitz				100·1	83·0	17·1			
					Skalic-Boskovic				98·4	83·0	15·4			
					Brüsau-Brünnlitz				94·4	80·0	14·4			
					Zwittau				89·9	80·0	9·9			
				Kralup St.E.G.	Brünn St.E.G.				84·8	76·7	8·1			
					Raitz				81·9	76·7	5·2			
					Skalic-Boskovic				79·7	76·7	3·0			
					Brüsau-Brünnlitz				75·0	73·0	2·0			
					Zwittau				70·9	68·9	2·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1219	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schotter aus der Pos. S—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I			Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Boguchwala	Rogóżno	Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirksstrassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landesstrassenbau-Behörde bezogen werden			7	5	2			
				Radymno										
				Delatyn	Stanislau	Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Stanislau unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden			10	7	3			
			Pflaster- und Saumsteine aus der Pos. S—57	Krakau					54	47	7			
				Tarnopol					38	31	7			
				Kopyczyńce					25	19	6			
				Ławoczne					30	23	7			
				Krakau	Tarnów	Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Tarnów unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden			16	12	4			
				Tarnopol		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			48	41	7			
1220	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cement	Kiefersfelden und Kufstein	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 15. August 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Nachtrag VII zu Tarifheft V für den Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr, Ausnahmetarif Nr. 39		83 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1221	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Draht und Drahtnägel aus den Pos. E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podgórze-Płaszów		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Jarosłau				48	43	5			
					Przemýsl				55	51	4			
					Lemberg				69	61	8			
					Sambor				66	55	11			
					Drohobycz				70	63	7			
					Stryj				74	68	6			
					Neu-Sandez				43	42	1			
					Jasło				44	42	2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1222	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohgypssteine (Bruchsteine)	Podgórze-Płaszów	Szczakowa	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	14·3 kr.	12·3 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1223	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle als Frachtgut	Bruch	Budapest-nyugoti p. u.	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 10. August bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1895	Localtarif	Bestehen keine	kr. ö. W. 93		Im Kartirungswege		
					Györ					74				
					Komarom-Ujszöny					79				
					Pozsony					66				
1224	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 10 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 5 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wien Nordbahnhof	Tarnów	Auflieferung der Zeitungspackete mit ordnungsgemäss ausgefertigten Eilfrachtbriefen unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse derart rechtzeitig, dass die Aufgabe und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann, mindestens jedoch 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge, und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahn-Verband vom 1. Februar 1893	1047·0 kr.	593·4 kr.	453·6 kr.	Im Kartirungswege		
1225	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholz-Extract in tropfbar-flüssigem Zustande	Mitrovicz-Szávapart	Linz transit (für Rohrbach-Berg bestimmt)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	290 Heller incl. Mgb. u. ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
				Samac	Passau					326				
				„	Simbach					328				
				Mitrovicz-Szávapart	Passau					326				
				„	Simbach					328				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1226	Böhmischen Nordbahn		Kohlenstaub	Prag B.N.B.	Chrasterhof*) Kuttenthal	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	24·8 kr.	14·0 kr.	10·8 kr.	Im Kartirungswege		*) Nur für Sendungen giltig, welche an die Länderbank oder deren Industrialien adressirt sind
1227	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 gelangt für die zum Neubaue einer Kaolin-Schlemmerei in Kaaden dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 40 km zurückgelegt haben und in der Station Kaaden Brunnersdorf zur Abgabe kommen, die im Ausnahmetarif XVIII des Localgütertarifes, Theil II, der Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.												

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 90 vom 3. d. Mts., unter fortlauf. Nr. 1188, verlautbarte Frachtbegünstigung für „Roheisen" wird dahin ergänzt, dass die in der Publication angeführten Frachtsätze in „Kreuzern" erstellt sind und bei dem Stationsnamen Komotau die Bahnhofsbezeichnung „(A.T.E. und B.E.B.)" hinzuzusetzen ist.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

1898

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 94. **Wien, 13. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 3. August 1895, Z. 45.448, an die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Umarbeitung der Tarife.

Zufolge eines in der Sitzung des Staatseisenbahnrathes vom 27. Mai d. J. gefassten Beschlusses wurde das Handelsministerium ersucht, dahin zu wirken, dass die Umarbeitung der directen Tarife unter Berücksichtigung der Aenderungen in den in Frage kommenden Localtarifen u. s. w. jeweilig mit der möglichsten Beschleunigung durchgeführt werde.

Unter Bezugnahme hierauf wird die geehrte Verwaltung eingeladen, im geeigneten Wege Veranlassung zu treffen, damit Seitens der Bahnverwaltung im Sinne dieses Wunsches des Staatseisenbahnrathes nach Möglichkeit vorgegangen werde.

Hievon werden die übrigen Bahnverwaltungen durch Abdruck dieses Erlasses im Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt in die Kenntniss gesetzt.

Wien, am 3. August 1895.

Für den Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Wrba m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 30. Juli 1895, Z. 13.336/II, an die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen, betreffend die Behandlung der bei den zur Privatcorrespondenz ermächtigten Eisenbahn-Telegraphenstationen einlangenden Loco-Telegramme.

Das hohe k. k. Handelsministerium hat sich bestimmt gefunden, in Uebereinstimmung mit den mit dem h. Erlasse vom 2. October 1892, Z. 41.796, an sämmtliche Post- und Telegraphen-Directionen ergangenen Weisungen anzuordnen, dass die bei den zur Privatcorrespondenz ermächtigten Eisenbahn-Telegraphenstationen etwa einlangenden Loco-Telegramme, deren Bestellung mit Boten nach Orten stattzufinden hätte, welche anderen Telegraphenstationen näherliegen, in der Regel als Transit-Telegramme telegraphisch an die den Bestimmungsorten näher gelegenen Telegraphenstationen abzusetzen und erst von letzteren mit Boten an den betreffenden Bestimmungsort weiterzubefördern sind.

Jedes derartige Telegramm ist behufs Abtelegraphirung an die betreffende Nachbarstation im Eingange mit dem Namen der letzteren und dem entsprechenden dienstlichen Zusatze zu versehen, während im Telegramme selbst im Sinne der Reglementsbestimmungen gar keine Aenderung vorgenommen werden darf.

Sollte jedoch die telegraphische Abgabe eines solchen Telegrammes an die dem Bestimmungsorte näher gelegene Telegraphenstation wegen deren Dienstschlusses nicht rechtzeitig erfolgen können, so ist dieses Telegramm sofort mit Boten an den Bestimmungsort zu bestellen und vom Adressaten der für die Bestellung entfallende ortsübliche Botenlohn, eventuell nach Abschlag der vom Aufgeber bereits bezahlten Gebühr von 40 kr., einzuheben.

Uebrigens wird darauf aufmerksam gemacht, dass bei Verfassung von Botenlohn-Tarifen für neueröffnete Eisenbahn-Telegraphenstationen darauf zu achten ist, dass solche Ortschaften der Umgebung, welche bis dahin in den Botenlohn-Tarifen anderer entfernterer Telegraphenstationen enthalten waren, im letzteren Botenlohn-Tarife eliminirt und in den Botenlohn-Tarif der näher gelegenen Station aufgenommen werden.

Hievon wird die geehrte Verwaltung über Auftrag des h. k. k. Handelsministeriums vom 22. Juni l. J., Z. 67.631, zur Danachachtung verständigt.

Wien, am 30. Juli 1895. Lilienau m. p.

Directive für die Staatsbeamten in Beziehung auf deren Verhalten in der Ausübung der allgemeinen staatsbürgerlichen Rechte.

Auf Grund der im Ministerrathe gefassten Beschlüsse wird im Nachfolgenden die vom Ministerrathe festgestellte Directive für die Staatsbeamten in Beziehung auf deren Verhalten bei der Ausübung der allgemeinen staatsbürgerlichen Rechte zur genauesten Danachachtung verlautbart.

Wien, am 9. August 1895. Z. 2294/H.-M.

„Wiederholte Vorkommnisse lassen es geboten erscheinen, dass in Beziehung auf die Ausübung der allgemeinen staatsbürgerlichen Rechte Seitens der Staatsbeamten in allen Kreisen derselben eine correcte Auffassung bestehe und der diesfalls von der Regierung eingenommene Standpunkt allen Mitgliedern dieses Standes gegenwärtig sei.

Im Allgemeinen unterliegt es keinem Zweifel, dass den Staatsbeamten die in den bestehenden Verfassungs- und Staatsgrundgesetzen begründeten allgemeinen Rechte gleichwie den anderen Staatsbürgern zustehen und ihnen nach Massgabe derselben die Betheiligung am öffentlichen Leben gestattet ist. Als ebenso unzweifelhaft erscheint es aber auch, dass den Staatsbeamten durch ihr Amt und ihren Diensteid besondere Pflichten auferlegt sind, deren Verletzung eine Ahndung nach den bestehenden Disciplinarvorschriften zur Folge hat, dass sie demnach bei der Ausübung der ihnen zustehenden staatsbürgerlichen Rechte sich jene Beschränkungen aufzuerlegen haben, welche aus der Natur ihres dienstlichen Verhältnisses fliessen.

Es liegt zum Beispiel auf der Hand, dass das den Staatsbürgern im Allgemeinen zustehende Recht der Freizügigkeit für die Staatsbeamten eine naturgemässe Einschränkung durch ihre Amtspflicht, sich am Dienstorte aufzuhalten, erfahren muss. Der Staatsbeamte befindet sich überhaupt in derselben Lage, wie die Mitglieder anderer öffentlicher Berufskreise, die — wie dies bei den Angehörigen des geistlichen und Militärstandes der Fall ist — wegen ihrer besonderen Standes- und Berufspflichten in bestimmten, eben nur für ihre Berufsclasse giltigen Schranken sich halten müssen.

Insbesondere liegt es in der Natur des Dienstverhältnisses, welchem die Staatsbeamten in Folge ihres Eintrittes freiwillig angehören, die beschworene Pflicht des Amtsgeheimnisses sich stets vor Augen zu halten. Es muss bei diesem Anlasse nachdrücklichst erinnert werden, dass es keineswegs dem freien Ermessen des einzelnen Beamten überlassen ist, zu beurtheilen, welche von den ihm amtlich bekannt gewordenen Thatsachen oder Vorgängen im Dienstesinteresse geheim zu halten sind, dass vielmehr eine solche Beurtheilung nur den hiezu berufenen Vorgesetzten oder Amtsvorständen vorbehalten bleibt.

Die für das öffentliche Leben zunächst in Betracht kommenden allgemeinen Rechte sind das Recht auf freie Meinungsäusserung, das Petitionsrecht, das Vereins- und Versammlungsrecht und das politische Wahlrecht.

Das Recht, seine Meinung innerhalb der gesetzlichen Schranken frei zum Ausdrucke zu bringen, ist auch dem Staatsbeamten zugestanden. In Angelegenheiten aber, die sein dienstliches Verhältniss betreffen oder welche er nur als Amtsperson kennen zu lernen Gelegenheit hatte, haben für ihn nur seine Dienstvorschriften und sein Diensteid massgebend zu sein. Ebenso würde es den Elementarbegriffen der nothwendigen Autorität und Disciplin im behördlichen Organismus widerstreiten, wenn Verfügungen von Behörden Seitens ihrer untergeordneten Organe einer nach Aussen dringenden abträglichen Kritik unterzogen, sowie, wenn in Fällen, wo Beamte sich durch Verfügungen der vorgesetzten Behörden verletzt oder zu einer Beschwerde berechtigt glauben, ihre aus dem Dienstverbande entspringenden Beziehungen in der Oeffentlichkeit zur Erörterung gebracht werden, worin nur zu deutlich die Absicht zum Ausdrucke gelangt, solche Angelegenheiten der Beurtheilung und Würdigung der hiezu zunächst berufenen Factoren, d. i. der dienstlichen Vorgesetzten zu entziehen.

Ein solcher Vorgang ist mit der Erhaltung der Ordnung im Dienste nicht vereinbar und kann von der Regierung nicht geduldet werden.

Auch das den Staatsbeamten als Bürgern des Staates zustehende Petitionsrecht soll denselben gewahrt bleiben und nur jene Form der Ausübung desselben hintangehalten werden, welche sich mit der Stellung und dem Ansehen des Beamtenstandes nicht verträgt.

In dieser Erwägung kann es namentlich nicht gebilligt werden, wenn aus den Kreisen der Beamtenschaft öffentliche oder allgemein zugängliche Versammlungen zu dem Zwecke veranstaltet werden, um Petitionen zur Wahrnehmung bestimmter Standesinteressen zu erörtern und zu formuliren, wie auch die gefassten Beschlüsse mit Umgehung der vorgesetzten Behörden etwa im Wege der Vertretungskörper zur Kenntniss der Regierung zu bringen.

Durch ein solches Vorgehen wird der natürliche und disciplinäre Verband zwischen den Beamten und ihren vorgesetzten Autoritäten gelockert und die volle Unbefangenheit des Beamtenstandes gegenüber dem politischen Parteigetriebe in Frage gestellt. Es liegt darin auch eine Missachtung der allgemein giltigen Vorschrift, wonach die Beamten verpflichtet sind, ihre Wünsche und Beschwerden im Dienstwege, das ist durch ihre unmittelbaren

Vorgesetzten an die zur Entscheidung berufenen Stellen gelangen zu lassen, welche zur thunlichsten Wahrung der Interessen ihrer Untergebenen verpflichtet sind. Die gedachte Dienstesvorschrift darf auch dann nicht ausser Acht gelassen werden, wenn ein einzelner oder mehrere Beamte von dem ihnen durch die Verfassung eingeräumten Petitionsrechte Gebrauch machen.

Indem die Regierung gegen ostentative und disciplinarwidrige Formen des Petitionirens sich wendet, will sie in keiner Weise jenen Rechten nahetreten, welche das allgemein gewährleistete Vereins- und Versammlungsrecht auch den Mitgliedern des Staatsbeamtenstandes zu einer zweckmässigen und würdigen Vertretung ihrer besonderen Standesinteressen zugesteht. Wenn die in Ausübung dieser allgemeinen Rechte von den Staatsbeamten gegründeten Vereine und einberufenen Versammlungen sich auf die betheiligten Berufskreise beschränken und die Bestrebungen der Beamtenschaft darin eine würdige, sachgemässe Erörterung finden, wird die Regierung die aus solchen Vereinigungen an sie gelangenden Wünsche und Beschwerden stets mit unbefangenem Wohlwollen prüfen.

Versammlungen aber, in welchen die internen Standesfragen der Staatsbeamten zum Gegenstande einer öffentlichen Agitation gemacht und einzelne politische Parteien zu Anwälten der Beamtenschaft aufgerufen werden, erschweren es der Regierung, den in solcher Weise vorgebrachten Anliegen entgegenzukommen.

Was endlich das politische Wahlrecht anbelangt, welches der Staatsbeamte als wahlbefähigter Staatsbürger geniesst, so ist ihm schon durch seine Standespflichten die Ausübung desselben in einer Weise verwehrt, welche demonstrative oder mit seinem Stande und mit seinem Eide unvereinbare Handlungen in sich schliesst. Als eine solche müsste es erscheinen, wenn ein Staatsbeamter bei der zum Schutze der Wahlfreiheit unter geheimer Abstimmung vor sich gehenden Wahlhandlung in auffälliger Weise in der einen oder anderen Richtung Partei ergreifen oder hiebei gar eine agitatorische Thätigkeit entfalten würde.

Durch eine solche Ausübung des Wahlrechtes stellt sich der Beamte in die Reihen der politischen Kämpfer und beraubt sich der nothwendigen Objectivität, welche die wichtigste Voraussetzung für die Erfüllung seiner berufsmässigen Obliegenheiten bildet.

Wenn hienach der Ausübung der allgemeinen politischen Rechte von Seiten der Staatsbeamten keine weitergehenden Schranken gesetzt werden, als sie durch die Natur und die besonderen Pflichten des Dienstverhältnisses bedingt sind, so ist die Regierung andererseits verpflichtet und entschlossen, im Interesse der Wahrung der Disciplin und zur Reinhaltung der öffentlichen Verwaltung von jedem Scheine der Parteilichkeit und Befangenheit mit aller Strenge gegen Beamte vorzugehen, welche die ihnen nach Massgabe der vorstehenden Ausführungen obliegenden Verbindlichkeiten ausser Acht lassen."

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Hohenstadt—Zöptau: Herstellung eines Uferschutzbaues: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Uferschutzbaues am Sazawaflusse bei km 0·2 für den 17. August anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric betraut. [G.-I.-Z. 14.340.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Herstellungen auf Bahngrund im X. Wiener Gemeindebezirke.) Für Zwecke des Bildhauers Carl Kubesch wurde auf dem Lagerplatze der Vorderen Südbahnstrasse in der Station Wien eine hölzerne Arbeitshütte, ein hölzerner Schuppen und ein Nebengebäude hergestellt und der Bauconsens für die Einleitung von Hochquellenwasser ertheilt. [16. Juli, ZZ. 41.529 und 32.605.]

— (Aenderung einer Gasrohrleitung nächst Meidling.) Die von der Oesterr. Gasbeleuchtungs-Actiengesellschaft projectirte Gasrohrleitung von km 3·0 bis km 3·4/5 nächst der Station Meidling wird anstatt parallel zur Bahn von der Durchfahrt in km 3·0 in nahezu senkrechter Richtung auf die Bahnachse weitergeführt. [27. Juli, Z. 40.427.]

— (Brückenreconstruction.) Die Blechbrücken in km 117·815, 118·665, 119·983 und 129·264 der Linie Wien—Triest werden reconstruirt. [15. Juli, Z. 41.194.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung von Vermoischungsanlagen.) Auf Grund des Ergebnisses der am 24. und 25. Mai durchgeführten Localverhandlung wurde das Project, betreffend die Herstellung von vier Vermoischungsanlagen in der Gemeinde Johannisberg nächst der Station Reifnig-Fresen, zur Ausführung genehmigt. [27. Juli, Z. 36.945.]

— (Umgestaltung einer Brückenfahrbahn.) Die Umgestaltung der Fahrbahn auf der Möllbrücke in km 209·767 wurde zur Ausführung genehmigt. [20. Juli, Z. 40.574.]

Wiener Verbindungsbahn. (Perronerhöhung in der Station Praterstern.) Durch Aufbringen von Schotter und Sandmateriale wurde der Einsteigeperron in der Station Praterstern erhöht. [23. Juli, G.-I.-Z. 13.658.]

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Anbringung von Warnungstafeln.) Die Anbringung zweier Warnungstafeln für Läutewerke bei dem Zugschranken in Kilometer 12·823 der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde genehmigt. [H.-M.-Z. 43.411.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Linie Wien—Eger: Stationsnamensänderung.) Mit Einführung der Winterfahrordnung, d. i. mit 1. October, erhält die Station Forbes die Bezeichnung „Forbes-Schweinitz". [Z. 46.780.]

— (Linie Pilsen—Furth: Anhalten des Schnellzuges Nr. 302 in Blisowa.) Seit 1. August nimmt der Schnellzug Nr. 302 in der Station Blisowa der Linie Pilsen—Furth um 2 U. 39 M. Aufenthalt, und ist den Passagieren das Ein- und Aussteigen, sowie die Auf- und Abgabe von Reisegepäck gestattet. [Z. 46.770.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 18. Juli 1895, Z. 41.983, dem Budapester Universitäts-Professor Michael Herczeg, dem Julius Kállay und dem Andor Pálfy im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine vom Budapester Vámháztér (Zollamtsplatz), IV. Bezirk, ausgehende, mit Benützung der dort im Bau begriffenen Staatsbrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 55) über die Donau führende und weiterhin über Budaörs, Voál, Lovas-Berény in die Station Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) einmündende, diese über Berhida und Vihnya in der Station Veszprém mit der Linie Győr—Kis-Czell, von Veszprém aus über Kövesd, Balaton-Füred, Balaton-Udvari, Zunka, Kövago-Örs, Badacsony,

Tomaj, Balaton-Ederics in der Station Keszthely mit der Localbahn Balaton—Szent-György—Somogy-Szobb und von Keszthely aus über Zala—Szent-Iván, Felsö-Hahót, Bánok—Szent-György, Dekarovec und die Gemarkung der Gemeinde Belica in der Station Csáktornya mit der Linie Budapest—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft und den Linien Csáktornya—Zágráb (Zagorianer Bahn) und Csáktornya—Zala—Szent-Iván verbindende, ferner von Csaktornya aus bis zu einem geeigneten Punkte der ungarisch-croatischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Localbahn Aranyos-Maroth — Kis-Tapolcsány. (Bauausführung.) Die Victoria-Kohlenbergbau-Actiengesellschaft (in den Comitaten Nyitra [Neutra] und Bars) hat im Interesse ihres Kohlenverkehres den Bau einer von der Endstation Aranyos-Maroth der Localbahn Érsek-Ujvár (Neuhäusel)—Nagy-Surány—Aranyos-Maroth gegen Norden abzweigenden normalspurigen Localbahn und einer an diese anschliessenden Montanbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72) zur Ausführung gebracht. Die genannte 4 km lange Localbahn ist einerseits eine Fortsetzung der Surány—Aranyos-Maróther (Zsitvathal-) Bahn, andererseits wird sich an dieselbe die 10 km lange Industriebahn, welche im Besitze des Bergwerkes ist, anschliessen, wodurch die ununterbrochene Schienenförderung der Kohle vom Schacht bis zu den Absatzorten gesichert ist. Die Aranyos-Maróth—Kis-Tapolcsányer Bahn dürfte Ende August eröffnet werden. Die seit April vorigen Jahres fortgesetzten Vorrichtungsarbeiten haben zum Erschliessen eines tieferliegenden, reichhaltigen, Glanzkohle enthaltenden Flötzes geführt, wodurch die Gesellschaft sich veranlasst sah, grössere Summen auf Investition in Schienenwegen zu verwenden.

Ausland.

Italien. (Eisenbahn Barletta—Spinazzola.) Die Eröffnung der Linie Barletta—Spinazzola hat am 1. August, die technisch-polizeiliche Prüfung am 20. Juli stattgefunden. Die neue Linie misst 66 Kilometer und enthält die Stationen: Barletta, Canne, Canosa, Minervino Murge, Acquatetti und Spinazzola.

— (Eisenbahn Lecco—Taceno—Bellano.) Die Verwaltung des adriatischen Netzes hat das Detailproject für die normalspurige Eisenbahn Lecco—Taceno—Bellano fertiggestellt; das Executivcomité hat sich an den Provinzialrath in Como um eine entsprechende Beitragsleistung gewendet.

— (Elektrische Tramway zwischen dem Voghera- und Lomellina-Gebiet.) Die Gesellschaft für die Ticino-Eisenbahnen hat den Bau einer Tramway Voghera—Casei—Gerola—Cornale—Sannazzaro—Ferrara—Ottobiano, mit welcher linksseits des Po die Tramways Ottobiano—Mortara und Ottobiano—Vigevano und rechtsseits des Po die Tramways Voghera—Stradella und Voghera—Rivanazzano verbunden werden sollen, beschlossen. In den letzten Tagen hat zwischen den Projectanten und den Vertretern der Gesellschaft für die Ticino-Eisenbahnen eine Conferenz wegen der erforderlichen elektrischen Anlage stattgefunden, welche binnen 3 bis 4 Monaten fertiggestellt sein soll.

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahnen.) Der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahnen war am 31. März 1895 folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern	42	4	46
Mit sechs gekuppelten Rädern	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern	178	—	178
Tenderlocomotiven	12	—	12
Verschiebemaschinen	8	—	8
Summe	313	4	317
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Break-Wagen	8	—	8
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	50	—	50
Gemischte I. und II. Classe	100	—	100
Wagen III. Classe	211	15	226
Gemischte II. und III. Classe	10	—	10
(für den Secundärdienst):			
Gemischte Wagen I. und II. Classe	10	—	10
Wagen III. Classe	10	—	10
Summe	423	15	438
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	58	—	58
Mit Postabtheilung	12	—	12
Mit Toilette	10	10	20
Summe	80	10	90
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Für Vieh und Frachten, gedeckt	1114	30	1144
dto. offen, hochbordige	257	45	302
dto. „ niederbordige	386	100	486
dto. „ mit zerlegbarem Bord	29	—	29
Ohne Bord	10	—	10
Cisternenwagen	15	6	21
Schotterwagen	6	—	6
Diverse	2	—	2
Summe	1828	181	2009

— (Circumätnaische Eisenbahn.) Am 27. Juni ist unter Intervenirung der Behörden die Strecke Giarre—Castiglione der Circumätnaischen Eisenbahn eröffnet worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Melpomene" von Kobe.) Dieser Dampfer von 1848 T. Gehalt ist am 1. Juli nach 60tägiger Fahrt mit 30 Passagieren und 2008·286 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Port Said 58.831 kg Kaffee (hievon 9459 kg für Fiume), 13.370 kg Thee, 211 kg Muscatnüsse, 1424 kg Indigo; aus Bombay 50.750 kg Ricinussamen für Venedig; aus Madras 38.850 kg Baumwolle (hievon 18.500 kg für Venedig), 3654 kg Häute, 406.600 kg Samen; aus Hongkong 79.750 kg Quassia (hievon 7500 kg für Venedig), 1280 kg Fächer, 880 kg Matten, 7000 kg Thee, 1200 kg Galläpfel, 4000 kg indisches Rohr, 12.350 kg Häute (für Venedig), 33.054 kg Unschlitt; aus Shanghai 16.800 kg Unschlitt (für Venedig), 14.300 kg Häute (für Venedig), 200 kg Droguen, 10.175 kg Baumwolle; aus Kobe 425.000 kg Reis (für Fiume), 1600 Matten, 5050 kg Curiositäten, 1860 kg Seemuscheln, 6720 kg Bambus, 34.800 kg Fischthran; aus Colombo 1225 kg Thee (hievon 805 kg für Piräus), 76.480 kg Cocosöl, 2000 kg Cocos; aus Calcutta 95.730 kg Häute (hievon 3450 kg für Ancona und 39.500 kg für Venedig), 377.030 kg Baumwolle (für Venedig), 17.458 kg Tamarinde, 75.008 kg Leinwand; aus Aden 1421 kg Gummi, 100 kg Wachs, 10.556 kg Kaffee, 7511 kg Perlmutter, 1421 kg Zucker; aus Macassar 11.500 kg Kaffee; aus Canton 480 kg Curiositäten, 1200 kg Matten; aus dem Persischen Golf 3045 kg Häute, 1218 kg Därme; aus Rangoon 812 kg Guttapercha; aus Hillkow 29.942 kg Unschlitt; aus Singapore 20.220 kg Zinn, 20.640 kg Kaffee, 12.900 kg Büffelhäute, 10.080 kg Pfeffer und 600 kg Seemuscheln. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 908.914 Gulden österr. Währung.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Eröffnung des Schiffahrtsbetriebes für Personenverkehr auf der Theiss.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft wird vorläufig auf der Theilstrecke Szolnok—Szegedin im Laufe des Monats August einen regelmässigen Verkehr von Passagierschiffen einleiten, welche im Bereiche der genannten Strecke eine grössere Anzahl bedeutenderer Ortschaften anfahren werden. Bei der jüngst abgehaltenen politisch-administrativen und technisch-polizeilichen Begehungscommision wurden die zukünftigen Stationen und Landungsstellen einer Begutachtung unterzogen und deren Eröffnung genehmigt. Die Agentie für die Theissstrecke ist in Szegedin etablirt.

— (Giltigkeit der Prioritätsobligationen der Gesellschaft als Caution etc.) Einem Erlasse des kgl. ungar. Finanzministers zufolge sind die 4½percentigen Prioritätsobligationen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft auf allen Gebieten der Finanzverwaltung als Caution oder Vadium anzunehmen.

Project eines die Donau und die Save verbindenden Schiffahrtscanals. (Ertheilung der Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister zufolge Erlasses vom 24. Juli 1895, Z. 48.981,

dem Magnatenhausmitgliede Koloman Mixich im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen von der Dampfschiffahrtsstation Vukovár ausgehenden und die Donau mit Durchschneidung der Comitate Szerém (Syrmien) und Vinkovci in der Schiffahrtsstation Samacz mit der Save verbindenden Schiffahrtscanal auf die Dauer eines Jahres ertheilt. Durch den projectirten Canal wird der Transport zu Wasser von Provenienzen der an der Save gelegenen Comitate Petrinja, Gradiska und Vinkovci (ehemalige Militärgrenze), sowie des Occupationsgebietes zwischen Novi und Samacz gegenüber dem Umwege Samacz—Zimony (Semlin [Thalfahrt auf der Savestrecke]) und Zimony—Vukovár (Bergfahrt auf der Donaustrecke) um circa 100 km verkürzt und sowohl der Verkehr der Rohproducte dortiger Provenienz in der Richtung gegen Norden, als auch jener der aus den dortigen Gebieten stammenden Industrie-Erzeugnisse gegen Süden und nach dem Occupationsgebiete wesentlich verwohlfeilt und beschleunigt werden.

Kaiser Wilhelm (Nord-Ostsee)-Canal. (Zollregulativ.) Der deutsche Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 27. Juni das Zollregulativ für den Kaiser Wilhelm-Canal genehmigt, welches in 21 Paragraphen Bestimmungen allgemeiner Natur, Vorschriften über die Abfertigung des Schiffsverkehres, und zwar über den Schiffsverkehr unter Zollflagge und -Leuchte, über die Ansagezettel, die Befreiung von zollämtlicher Begleitung für die Canalfahrt, die Behandlung der Schiffe beim Canalausgange und über den anderweitigen Schiffsverkehr, dann Anordnungen über die Erhebung der Canalabgabe, über die Zollcontrole, über die Behandlung der Fahrzeuge der kaiserlichen Marine und endlich Strafbestimmungen enthält. Aus diesen Anordnungen ist Nachstehendes hervorzuheben.

Der Kaiser Wilhelms-Canal bildet auf der Westseite in Verbindung mit der Unterelbe und auf der Ostseite in Verbindung mit der Kieler Föhrde die Zollstrasse für den Seeverkehr nach den Orten der Unterelbe und an der Kieler Föhrde, sowie für den aus dem hamburgischen Freihafengebiete zu Wasser eingehenden Verkehr. Der Eingang von Wasserfahrzeugen in den Kaiser Wilhelm-Canal, sowie der Ausgang aus demselben kann zu jeder Zeit stattfinden. Der gesammte Kaiser Wilhelm-Canal, sowie die Verbindungsstrasse desselben mit der Untereider bis an die Eiderschleuse bei Rendsburg gehören dem Grenzbezirke an.

Aus dem Auslande seewärts eingehende, sowie aus Häfen der Unterelbe kommende, nach den Bestimmungen des Zollregulativs für die Unterelbe unter Zollzeichen fahrende Schiffe, welche von Brunsbüttel oder Holtenau aus den Kaiser Wilhelm-Canal im Durchgange oder bis Rendsburg passiren, sind, soferne sie einen Lootsen an Bord oder bei dem Schleppzuge, in welchen sie eingestellt sind, haben, auch für die Fahrt durch den Canal von jeder zollämtlichen Abfertigung befreit, wenn sie einen Ansagezettel lösen und unausgesetzt während der Fahrt die vorgeschriebenen Zollzeichen führen. Befreit von der Lösung eines Ansagezettels für die Canalfahrt sind die mit einem Lootsen besetzten, den Canal vollständig in Einzelfahrt passirenden Dampfer, welche a) auf der Unterelbe unter Zollzeichen fahrend bei Brunsbüttel in den Canal eintreten und bei Holtenau wieder ins Ausland austreten oder nach Kiel oder Neumühlen bestimmt sind, oder b) aus dem Auslande kommend bei Holtenau in den Canal eintreten und nach dem Wiederaustritte bei Brunsbüttel auf der Elbe unter Zollzeichen weiterfahren.

Schiffe unter Zollzeichen haben ihre Fahrt ohne willkürlichen Aufenthalt und ohne Aenderung der Ladung fortzusetzen, sich auch jedes nicht ausdrücklich gestatteten Verkehres mit dem Lande und mit anderen Schiffen zu enthalten, sofern dies nicht lediglich zum Zwecke der Absendung oder Entgegennahme von Telegrammen oder behufs Erstattung einer Anzeige an eine Zollstelle oder ein Zollfahrzeug geschieht. Machen Naturereignisse oder Unglücksfälle Leichterungen oder Abweichungen von vorstehender Vorschrift nothwendig, so ist hievon dem nächsten Zollamte oder Zollfahrzeuge baldthunlichst Anzeige zu erstatten. Der Zutritt zu den unter Zollzeichen fahrenden Schiffen und der Abgang von denselben ist regelmässig nur Zollbeamten, Lootsen sowie den das polizeiliche Interesse oder das Interesse der Canalverwaltung wahrnehmenden Beamten, und zwar nur zur Wahrnehmung ihrer Amtsverrichtungen erlaubt. Ausnahmsweise ist der Zutritt, bezw. Abgang auch anderen Personen gestattet, wenn sie mit einer zollamtlichen Legitimation versehen sind, sowie bei Unglücksfällen, wenn Gefahr im Verzuge ist, auch solchen Personen, welche zur Rettung von Menschen, Schiff und Ladung Hilfe leisten. Insoweit sich aus den Bestimmungen dieser Paragraphen nicht Ausnahmen ergeben, ist es anderen Fahrzeugen untersagt, an ein unter Zollzeichen fahrendes Schiff ohne zollamtliche Genehmigung anzulegen.

Die Ausfertigung des Ansagezettels ist vom Führer des Dampfschiffes oder Schleppzuges beim Eintritt in den Canal zu beantragen. Der Ansagezettel ist beim Austrittsamte wieder abzugeben.

Die Erhebung der Canalabgabe erfolgt beim Eintritte der Schiffe in den Canal Seitens der dortigen Zollstellen nach Massgabe des dieserhalb erlassenen Tarifes.

Die Aufsicht über den Schiffsverkehr auf dem Kaiser Wilhelm-Canal wird durch Zollboote ausgeübt, deren Beamte befugt sind, Schiffe anzurufen, sich an Bord derselben zu begeben, die Schiffspapiere einzusehen und die Schiffe einer Revision zu unterwerfen; auch können diese von ihnen amtlich verschlossen oder besetzt werden. Sämmtliche den Canal befahrende Schiffe sind verpflichtet, Zollbeamte auf deren Verlangen mitzunehmen.

Der Schiffsführer und die Schiffsmannschaft sind verpflichtet, den dienstlichen Anweisungen der Zollbeamten Folge zu leisten und den letzteren in jeder Weise bei Ausnützung ihrer Amtsvorrichtungen behilflich zu sein. Insbesondere müssen sie bei den vorzunehmenden Revisionen die erforderlichen Hilfsdienste leisten oder leisten lassen.

Die Lootsen sind auf das Zollinteresse zu vereidigen und dafür verantwortlich, dass die von ihnen geführten Fahrzeuge die Zollzeichen nicht unerlaubter Weise unterwegs abnehmen oder aufziehen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 12. bis zum 18. August.

Adriatischer Dienst.

13. August, um Mitternacht: Dampfer „Metkovich,“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

14. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän A. Leva, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

15. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän N. Covasevich, nach Venedig.

16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

17. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän P. Mersa, nach Venedig.

18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“ Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

13. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ettore“, Capitän A. Costanzo, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.

14. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Calipso“, Capitän M. Nicolich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

15. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Helios“, Capitän T. Androvich, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Smyrna etc.

16. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vorwärts“, Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.

17. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Saturno“, Capitän L. Brelich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. August, um 4 Nm.: Dampfer „Marquis Bacquehem“, Capitän G. de Grisogono, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. Septbr., um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „ . . . . “, Capitän . . . . nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

31. August, Dampfer „ . . . . “, Capitän . . . . , nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 2. August im Register für Gesellschaftsfirmen eingetragen:

Bei der Firma

„Ostgalizische Localbahnen"

August Graf Los, Reichsraths-Abgeordneter in Lemberg, als vom galizischen Landesausschusse ernanntes Verwaltungsrathsmitglied mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte.

— Im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen des k. k. Kreis- als Handelsgerichtes in Teschen wurde am 20. Juli im Register der Zweigniederlassung eingetragen bei der Firma:

„K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft":

„Laut des über die am 1. Juni 1895 zu Budapest abgehaltene XXIII. ordentliche Generalversammlung aufgenommenen Protokolles der Actionäre sind Dr. Max Falk und Theodor Ritter von Tausig zu Directionsmitgliedern auf die Dauer von 5 Jahren wiedergewählt und ist Graf Zeno von Csáky an Stelle des verstorbenen Directionsmitgliedes Arthur von Probstner auf ein Jahr neugewählt worden."

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXVII. Stückes.) Das am 9. August herausgegebene CXXXVII. Stück enthält unter

Nr. 1238: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 29. Juli 1895, Z. 19.363, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete, sowie das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Raab in Ungarn und dem Stadtgebiete Mitrowitz in Croatien-Slavonien nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1239: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 7. August 1895, Z. 13.303, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Békés und das Verbot der Schweineeinfuhr aus dem Comitate Baranya in Ungarn nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CXXXVIII. Stückes.) Das am 10. August herausgegebene CXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1240: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 6. August 1895, Z. 12.127, betreffend das Verbot der Einfuhr von zum Handel bestimmten Schweinen aus Galizien und die Einfuhr von Schweinen aus der Bukowina nach Oberösterreich.

Nr. 1241: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 6. August 1895, Z. 9039, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Békés und das Verbot der Schweineeinfuhr aus dem Comitate Baranya in Ungarn.

Nr. 1242: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 6. August 1895, Z. 22.616, betreffend die Zulassung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Békés und das Verbot der Schweineeinfuhr aus dem Comitate Baranya in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 1243: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 6. August 1895, Z. 10.268, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr lebender Schweine aus dem Comitate Békés und das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus dem Comitate Baranya in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1244: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 27. Juli 1895, Z. 61.137, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich, Böhmen und Mähren nach Galizien.

Nr. 1245: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 6. August 1895, Z. 14.744, betreffend die Zulassung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Békés und das Verbot der Schweineeinfuhr aus dem Comitate Baranya in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1246: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 6. August 1895, Z. 14.741, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Schweinen aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 1247: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. August 1895, Z. 76.041, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Niederösterreich.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Juli 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juli 1895	Eingelagert (vom ersten bis letzten Juli)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten Juli)	Stand am letzten Juli 1895
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	83.232	18.079	21.315	79.996
Darunter wichtige Waaren:				
Dextrin	3.287	—	227	3.060
Stärke	3.032	592	1.162	2.462
Wein	5.604	2.124	2.797	4.931
Zucker	46.216	8.901	9.447	45.670
Spiritus	4.712	4	1.221	3.495
Diverse	20.381	6.458	6.461	20.378
Assecuranzwerth . . fl.	2,798.962	694.488	741.204	2,752.246

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten Juli)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten Juli)	Stand am letzten Juli 1895
Lagerscheine:				
Stück	68	3	8	63
Versicherungswerth . fl.	129.375	6.000	13.000	122.375
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	53.600	—	7.600	46.000

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Juli 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Juli 1895	Eingelagert (vom ersten bis letzten Juli)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten Juli)	Stand am letzten Juli 1895
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	76.679	10.590	29.408	57.861
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	7.023	784	4.710	3.097
Korn	12.206	5.158	2	17.362
Mais	52.984	4.591	23.182	34.393
Diverse	4.466	57	1.514	3.009
Assecuranzwerth . . fl.	561.190	68.800	213.950	416.040

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Juli 1895	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen (vom ersten bis letzten Juli)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten Juli)	Stand am letzten Juli 1895
Lagerscheine:				
Stück	1	—	1	—
Versicherungswerth . fl.	3.420	—	3.420	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Neundorf-Kunersdorf für den Gepäcksverkehr.

Die bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Neundorf-Kunersdorf der Strecke Bodenbach—Komotau wird am 1. September 1895 auch für den Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 7. August 1895. [568]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft A.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 gelangt der Nachtrag II zu dem Gütertarif (gemeinschaftliches Heft) Theil II, Heft A, vom 1. Jänner 1894 zur Einführung.

Derselben enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 8. August 1895. [569]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft B.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 gelangt der Nachtrag II zu dem Gütertarif (gemeinschaftliches Heft) Theil II, Heft B, vom 1. Jänner 1894 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 8. August 1895. [570]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Im Nachtrag I, giltig vom 1. Juni 1895, zum Theil II, Heft I, ist auf Seite 25 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 3, Serie B II, in der Relation Oswięcim (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)—Passau auf 303 Cts. pro 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 8. August 1895. [571]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Neue Kartirungssätze für Getreide etc. nach Bayern.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 treten neue Kartirungssätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Oelkuchen, Kleie, Malz und Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten von Schiffsladeplätzen nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg in Wirksamkeit, durch welchen die gleichnamigen Kartirungssätze vom Schiffahrtsbeginne 1893 aufgehoben werden.

Exemplare dieses Tarifes können bei der Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bezogen werden.

Wien, am 8. August 1895. [572]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung des Nachtrages II zu dem ab 1. Juni 1891 giltigen Local-Personentarife.

Am 1. October 1895 tritt der Nachtrag II zum Tarife und zu den Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden auf den Linien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, giltig vom 1. Juni 1891, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue Tarife und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Arbeitern und Arbeiterinnen;
2. Neue Tarife und Tarifbestimmungen für Schülerkarten;
3. Stationstarife für einfache Schnell- und Personenzugs-Fahrkarten zwischen Stationen der Strecke Wien—Guntersdorf einerseits und Stationen der Strecke Prag—Gross-Wossek andererseits;
4. Ergänzungen des Kilometerzeigers;
5. Ergänzungen und Berichtigungen des Zonenzeigers.

Wien, am 10. August 1895. [573]

Zucker-Exportverkehr aus Oesterreich nach Ostindien.

Einführung eines Tarifes.

Mit 1. September 1895 tritt ein Exporttarif für Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) aus Oesterreich nach Ostindien, und zwar nach Bombay und Calcutta, über Triest und Fiume in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können im Wege der in den Tarif einbezogenen Stationen, dann durch die betheiligten Bahnverwaltungen, sowie durch die Cassa 5 am Wiener Süddahnhofe und die Station Triest käuflich zum Preise von 50 Heller per Stück bezogen werden.

Wien, Prag, Teplitz und Triest, im August 1895.

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. [574]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Berichtigung eines Druckfehlers im Nachtrage II zum Localgütertarife.

In dem ab 1. Juni 1894 giltigen Nachtrage II zum Localgütertarife (Theil II) für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erscheint in der Gebührenberechnungstabelle zu Ausnahmetarif XXV auf Seite 7 bei km 347 der Frachtsatz mit 87 kr. statt richtig mit **97 kr.** pro 100 kg angegeben, welcher augenfällige Druckfehler hiemit mit sofortiger Giltigkeit richtiggestellt wird.

Wien, am 7. August 1895. [575]

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Aufhebung bestehender Tarife.

Mit 1. October 1895 wird der für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestehende Tarif vom 1. Juli 1893 sammt Ergänzungsblatt, ferner der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-schlesischen Centralbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn andererseits vom 1. August 1893 aufgehoben.

Ueber die Einführung des an deren Stelle in Aussicht genommenen neuen Tarifes wird seinerzeit eine besondere Kundmachung erfolgen.

Wien, am 5. August 1895. [576]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife für den Personenverkehr.

Mit 1. October 1895 gelangt der Nachtrag VI zu dem gesellschaftlichen, ab 1. Februar 1892 giltigen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aufhebung von Stationstarifen für einfache Fahrkarten und Einführung solcher Tarife für einzelne Relationen;
2. theilweise geänderte Transportpreise für Reisegepäck;
3. theilweise Aenderung des Zonenzeigers für die Strecke Wien—Prag, bezw. Nimburg.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst in dem gesellschaftlichen Tarifverkaufs-Bureau, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. August 1895. [577]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife für den directen Personenverkehr.

Mit 1. October 1895 gelangt der Nachtrag II zu der vom 1. März 1892 giltigen Fahrpreis- und Antheilstabelle für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aufhebung von Fahrpreisen für den Verkehr zwischen den Stationen Prag und Kolin einerseits und einigen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits;
2. Einführung neuer Fahrpreise zwischen einigen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und einigen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits.

Exemplare dieses Nachtrages sind demnächst bei den genannten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 9. August 1895. [578]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ernführung eines Nachtrages zu den „Allgemeinen Bestimmungen des Personen- und Reisegepäcksverkehres".) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit 15. August zu den „Allgemeinen Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr" rücksichtlich jener Localbahnen, auf welchen der Zonentarif besteht, der Nachtrag I, und an dem gleichen Tage zu den „Allgemeinen Bestimmungen" für jene Localbahnen, auf welchen der Zonentarif nicht besteht, der Nachtrag III ins Leben tritt.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. (Ausnahmetarif für Eisen- und Stahlwaaren.) Am 1. August trat für Eisen- und Stahlwaaren der Specialtarife I und II von verschiedenen bayerischen Stationen nach Stettin ein Ausnahmetarif in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif 7, Theil I. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 3./15. August wurde zu dem Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7, Theil I, vom 20. März (1. April) 1895 der I. Nachtrag herausgegeben. Er enthält für die Rjäsan-Uralsker neu eröffneten Bahnstrecken Petrowsk—Wolsk und Atkarsk—Balanda Getreide- u. s. w. Frachtsätze nach Königsberg i. Pr., Memel und Pillau sowohl über die kürzesten Bahnwege wie auch über Umwegsrouten, ferner Getreide-Frachtsätze von Südostbahn-Stationen über Umwegsrouten nach vorgenannten Stationen und Berichtigungen. Druckstücke des Tarifnachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Sächsisch-Südwestdeutscher und Mitteldeutscher Verband. (Einbeziehung der Verkehrsstelle Stötteritz.) Vom 10. August an ist die Verkehrsstelle Stötteritz der Sächsischen Staatseisenbahnen in die vorbezeichneten Verbände für den allgemeinen Güterverkehr aufgenommen. Es kommen für Stötteritz die gleichen Entfernungen, sowie Stations- und Ausnahmetarife zur Anwendung, wie sie für Leipzig I (Bayer. Bhf.) in den Tarifen und in den Nachträgen der obengenannten Verbände vorgesehen sind.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Ausnahmetarif 3.) Vom 15. August an finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 für Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern im Verkehre mit Altona auch für solche Frachtstückgutsendungen Anwendung, die mit direct lautenden Frachtbriefen nach Schweden und Norwegen aufgegeben und in Altona umexpedirt werden.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. (Directe Frachtsätze für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh.) Am 15. August treten im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande für den Verkehr zwischen den Stationen Güstrow und Waren der Mecklenburgischen Staatsbahn einerseits und Station Schönholz des Directionsbezirkes Berlin andererseits directe Frachtsätze für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh in Wagenladungen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1228	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		**Kohlen, mineralische**	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Gaya b) Bohuslawitz bei Gaya c) Nemotitz d) Nessowitz e) Butschowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	**Bis Ende August 1896**	Directer Tarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888, bezw. Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. a) 34·5 b) 38·1 c) 41·9 d) 36·3 e) 36·3	kr. 30·5 34·1 37·9 32·3 32·3	kr. 4·0 4·0 4·0 4·0 4·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Mährisch-Ostrau	**Bisenz-Pisek transito (für Sendungen nach Gaya)**				26·2 kr.	22·5 kr.	3·7 kr.			
					Bisenz-Pisek transito (für Sendungen nach Bohuslawitz bei Gaya)									
					Holubitz transito (für Sendungen nach Nemotitz)				26·5 kr.	22·7 kr.	3·8 kr.			
					Holubitz transito (für Sendungen nach Nessowitz)									
					Holubitz transito (für Sendungen nach Butschowitz)									
				Karwin	**Gaya**				kr. 36·9	kr. 32·9	kr. 4·0			**Die Kaschau - Oderberger Eisenbahn ist an den nebenstehenden Frachtbegünstigungen nicht betheiligt**
					Bohuslowitz bei Gaya				40·5	36·5	4·0			
					Nemotitz				44·3	40·3	4·0			
					Nessowitz				38·7	34·7	4·0			
					Butschowitz				38·7	34·7	4·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1229	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Gerste	Bełz	Namiescht	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4. Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. Juni 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 133		Im Kartirungswege		
				Bochnia						74				
				Brody						152				
				Dębica						88				
				Krakau						66				
				Krystynopol						136				
				Lemberg						134				
				Przemyśl						115				
				Podwołoczyska						168				
				Rzeszów						98				
				Stanislau						160				
				Tarnopol						160				
				Tarnów						82				
1230	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Werkzeuge und Montirungsmateriale	Wien St.E.G. transit	Genf transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen von den in Nr. 139 vom 4. December 1894 dieses Blattes (fortl. Nr. 2206) bezeichneten Transporten von Panzerstücken etc. herrühren, in Bukarest (Chitila) aufgegeben und nach Südfrankreich bestimmt sein	Vom 15. August bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife, bezw. Tarif vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transit-Verkehr	Verschieden	Francs Gold für 1000 kg 35·57	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Verrières transit					33·20				
1231	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Margitfalu	Kolin	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband. Ausnahmetarif für Schwefelkies vom 1. Juli 1892	kr. 82	80 kr.	kr. 2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien innerhalb der festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen
					Ladestelle Schönweid chem. Fabrik				83		3			
					Pečok				84		4			
1232	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ordinäre Glasflaschen der Pos. G—20 im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Neusattl	Budapest: dunaparti teher p. u., fővárosi közraktárak, Józsefváros, Kelenföld, Lipótváros, nyugoti palyaudvar, déli vasut helyben (Südb. loco); Budafok; Promontor	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. November 1893	300 Heller	255 Heller	45 Heller	Im Kartirungswege		
					Köbánya alsó palyaudvar; Köbánya felsö palyaudvar				304 Heller	259 Heller	45 Heller			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1233	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gerste	Grammat-Neusiedl	Wien St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	12·0 kr.	9·1 kr.	2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens 31. März 1896, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	
1234	Oesterr. Nordwestbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Gewöhnliches Eilgut Ermässigtes Eilgut Besonders ermässigtes Eilgut Classe I Classe II	Wien Oe.N.W.B. und vice versa	Fussdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 258 129 129 129 103		Im Kartirungswege		
1235	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Dzieditz transito (für Sendungen nach Katharinenhütte via Sosnowice)	Aufgabe in Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. April 1895 bis 2. Juni 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	15·90 kr.	14·17 kr.	1·73 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen bis spätestens Ende October 1895	
1236	Südbahn-Gesellschaft		Baumwollwaaren der Posit. B—5 des Tarif-Theiles I	Laibach S.B.	Barcs Budapest S.B. Sziszek	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen ab Krainburg zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	285 420 192	248 340 186 Heller bezw. inclusive ungar. Steuer	37 80 6 Heller	Im Kartirungswege		
1237	Südbahn-Gesellschaft	M.ÁV.	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 31 vom 12. März 1895, sub Post 496, publicirten Frachtermässigungen sind auch für gleichartige Transporte der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen giltig, wenn die Sendungen mit directen Frachtbriefen an eine Dienststelle dieser Bahnen adressirt sind oder von einer dieser Dienststellen zur Aufgabe gelangen.											

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 83 vom 18. Juli 1895, unter fortl. Nr. 1108, publicirten Frachtermässigung für rohes, unreines Steinsalz von Wieliczka ist in der Rubrik „für die Transportstrecke nach" den beiden Stationsnamen Bilin und Brüx die Bahnhofsbezeichnung: „A.T.E." anzufügen.

Ergänzung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 78 ex 1895, sub Pos. 1067, ist in der Rubrik „Besondere Bemerkungen", wie folgt, zu ergänzen: „Hiedurch treten die correspondirenden Frachtsätze der Publication im Verordnungs-Blatte Nr 145 ex 1894, Pos. 2400, insoweit dieselben ungünstiger sind, ausser Kraft."

Bau-Ausschreibung.

Auf der im Namen und für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung von **Unterbauarbeiten** in dem 170 m langen Baulose 2 c (von der Jörger- [alt Alsbach-] Strasse bis zur Czermakgasse in Währing) im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen in Gulden ö. W. abgerundet 152.513.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formularien hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der Baudirection der Wiener Stadtbahn, VII. Mariahilferstrasse 126, und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie, XV. Neubaugürtel 34, einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens am 26. August 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des fl. 8000 betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im August 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS-MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn**	fl. 12·—	fl. 6·—	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	Mark 25·—	Mark 12·50	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 95. **Wien, 15. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 2. August 1895, Z. 44.203, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 2. August 1895.

Verzeichniss

des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung jener an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im II. Quartal 1895 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge						Das Original-Certificat ist rückgelangt
		Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	
		des Anspruchsberechtigten						
2406	Černčič Jakob	.	1	.	.	.	.	1
2441	Kutt Vincenz	.	1	.	.	.	.	1
2496	Piubellini Luigi	.	1	.	.	.	.	1
2501	Juriati Antonio	.	1	.	.	.	.	1
2532	Kocoł Adalbert	.	1	.	.	.	.	1
2557	Verber Giovanni Battista	.	1	.	.	.	.	1
2642	Vollmann Josef	.	1	.	.	.	.	.
2678	Hahn Elias Johann	.	1	.	.	.	.	.
2792	Jarochowski Anton	.	1	.	.	.	.	1
2816	Krečič Jakob	1	.	.	.	.	.	1
2854	Zeilinger Leopold [1])	1	.	.	.	.	.	1
2910	Tecza Johann	.	1	.	.	.	.	1
2918	Straka Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
2962	Burja Johann	.	1	.	.	.	.	1
3090	Moser Francesco	.	1	.	.	.	.	1
3573	Swatschek Johann	.	1	.	.	.	.	.
3581	Sojer Johann	.	1	.	.	.	.	1
3736	Blaschczyk Andreas Jakob	.	1	.	.	.	.	.
3763	Židanik Franz	.	.	1	.	.	.	1
3812	Federa Felix	.	1	.	.	.	.	1
4012	Parac Georg	.	1	.	.	.	.	1
4493	Smrček Josef	.	1	.	.	.	.	1
4613	Corradini (genannt Pité) Joh.	.	.	.	.	1	.	1
4668	Windisch Michael	1	.	.	.	.	.	1
4751	Erbstein Ambros Franz	1	.	.	.	.	.	1
4803	Vrkic Anton	.	1	.	.	.	.	1
4909	Mlodnicki Michael von	1	.	.	.	.	.	1
5070	Fortuna Adalbert [2])	.	.	.	.	.	.	1
5123	Prokopec Josef	1	.	.	.	.	.	1
5146	Modic Franz [3])	.	.	1	.	.	.	.
5203	Crosina Johann Andreas	.	.	.	.	1	.	1
5258	Keller Josef Alois	1	.	.	.	.	.	1
5308	Sirko Vincenz	.	1	.	.	.	.	1
5375	Weywara Engelbert	1	.	.	.	.	.	1
5394	Fontanari Gregor	1	.	.	.	.	.	1
5422	Ferdinandi Heinrich	1	.	.	.	.	.	1
5504	Rosický Anton	.	1	.	.	.	.	1
6022	Vaja Alois	1	.	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
6030	Anyž Franz	1	.	.	.	.	.	1
6031	Defrancesco Christian	1	.	.	.	.	.	1
6065	Sarnowski Josef	1	.	.	.	.	.	1
6069	Ribner Johann	1	.	.	.	.	.	1
6089	Colinc Alois	1	.	.	.	.	.	1
6101	Glević Josef	.	1	.	.	.	.	.
6106	Krautwaschel Franz [2])	.	.	.	.	.	.	1
6122	Zanzotti Dionysius Alois	1	.	.	.	.	.	1
6139	Jankowski Anton	1	.	.	.	.	.	1
7014	Obenrauch Hugo	1	.	.	.	.	.	1
7016	Wodička Johann Leopold	1	.	.	.	.	.	1
7068	Jablonski Anton	1	.	.	.	.	.	1
7085	Pernkopf Johann	1	.	.	.	.	.	1
7094	Doczyło Jakob	1	.	.	.	.	.	1
7149	Eigner Mathias	1	.	.	.	.	.	1
7170	Mlekus Franz	1	.	.	.	.	.	1
7184	Lampar Carl	1	.	.	.	.	.	1
7199	Erben Carl	1	.	.	.	.	.	.
7211	Fonzar Raimund	1	.	.	.	.	.	1
7255	Gmoser Josef	1	.	.	.	.	.	1
7268	Krnziel Andreas	1	.	.	.	.	.	1
7270	Gottard Eugen	1	.	.	.	.	.	1
7312	Stafl Franz	1	.	.	.	.	.	1
7315	Kara Philipp	1	.	.	.	.	.	1
7335	Sacchich Johann	1	.	.	.	.	.	1
7361	Morais Mathias	.	.	.	.	1	.	1
7403	Bober Franz	1	.	.	.	.	.	1
7432	Kessler Alphons	1	.	.	.	.	.	1
7447	Pimperl Carl	1	.	.	.	.	.	1
7511	Pramendorfer Johann	1	.	.	.	.	.	1
7557	Zec Johann	1	.	.	.	.	.	1
7564	Jakulj Fabian	1	.	.	.	.	.	1
7572	Ducuti Valentin	1	.	.	.	.	.	1
7590	Pamula Johann	1	.	.	.	.	.	1
7591	Padus Michael	1	.	.	.	.	.	1
7599	Zahm Gustav	1	.	.	.	.	.	1
7603	Cigon Valentin	1	.	.	.	.	.	1
7605	Heller Leiser	1	.	.	.	.	.	1
7607	Lamich Augustin	1	.	.	.	.	.	1
7620	Dutka Johann	1	.	.	.	.	.	1
7631	Birk Carl	1	.	.	.	.	.	1
7636	Rosenberger Anton	1	.	.	.	.	.	1
7639	Skarić Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
7643	Dablander Josef	1	.	.	.	.	.	1
7665	Flammer Anton	1	.	.	.	.	.	1
7666	Koza Jakob	1	.	.	.	.	.	1
7703	Stinghel Cäsar	1	.	.	.	.	.	1
7708	Duka Johann	1	.	.	.	.	.	1
7709	Vrabec Alois	1	.	.	.	.	.	1
7715	Iwanicki Heinrich	1	.	.	.	.	.	1
7752	Hornik Franz [2])	.	.	.	.	.	.	1
7772	Mastnak Martin	1	.	.	.	.	.	1
7818	Hain Johann	1	.	.	.	.	.	1
7876	Stolba Franz	1	.	.	.	.	.	1
7898	Richter Carl Josef	1	.	.	.	.	.	1
7903	Arrigoni Anton	1	.	.	.	.	.	1
7917	Herzog Johann	1	.	.	.	.	.	1
7929	Zwierzina Eduard	1	.	.	.	.	.	1
7939	Springer Franz	1	.	.	.	.	.	1
7948	Reiter Josef	1	.	.	.	.	.	1
8014	Kafka Josef	1	.	.	.	.	.	1
3242	Langof Anton [4])	.	1	.	.	.	.	.
6149	Lewohl Johann [4])	.	1	.	.	.	.	.
7213	Wagner Johann [4])	.	1	.	.	.	.	1
7691	Löw Mathias [4])	.	1	.	.	.	.	1
4394	Ferrari v. Treienthurm Carl [4])	.	.	.	1	.	.	1
11152	Wieliczker Heinrich [4])	1	.	.	.	.	.	1

[1]) Bewerber wurde bereits im Jahre 1884 angestellt; das Erlöschen des Certificates wurde bisher nicht verlautbart.

[2]) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

[3]) Das bezügliche Certificat konnte nicht eruirt werden und soll angeblich verbrannt sein.

[4]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 4. August 1895, Z. 14.010/II, an die Verwaltungen österreichischer Privateisenbahnen, betreffend die Verbesserung der Gewitterschutzvorrichtungen an den Telegraphen- und anderweitigen elektrischen Apparaten.

Die im Eisenbahn-Betriebsdienste aus dem Umstande hervorgehenden Erschwernisse, dass zur Beseitigung der durch Gewitter für die Telegraphen- und anderweitigen elektrischen Apparate entstehenden Gefahren die Ausschaltung derselben vorgenommen werden muss, veranlassen die General-Inspection, die geehrte Verwaltung einzuladen, in der Richtung Studien vornehmen zu lassen, ob nicht die in Verwendung stehenden Gewitterschutzvorrichtungen derart verbessert werden können, dass ein Ausschalten der gedachten Apparate während der Gewitter nicht nothwendig sein würde.

Ueber das diesbezüglich Veranlasste, sowie über das Ergebniss der durchgeführten Studien wird Bericht gewärtigt.

Wien, am 4. August 1895.

Lilienau m. p.

Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Schulgasse—Bahnhof A.T.E. der Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Teplitz-Eichwald.

Am 25. Juli 1895 wurde die schmalspurige Theilstrecke Schulplatz (Teplitz)—Bahnhof A.T.E. der Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Teplitz nach Eichwald mit den Stationen Schulgasse und Bahnhof A.T.E. für den öffentlichen Personenverkehr eröffnet.

Der Betrieb dieser Kleinbahn wird von der Bahnunternehmung selbst geführt.

Z. 14.620/L.-B.-A.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Ist die Dauer der für eine Servitutseinräumung zu prästirenden Jahresleistung von dem Bestande einer Körperschaft oder Anstalt unabhängig, so kann die Gebühr nicht nach dem zwanzigfachen Betrage der Jahresleistung in Anspruch genommen werden.
2. Unter Anstalt im Sinne des § 16 des Gebührengesetzes können nur juristische Personen, nicht aber Transportanlagen oder Fabriken verstanden werden.

Von der Servitutseinräumungs-Urkunde ddo. 23. April 1891, mit welcher die Vormundschaft der minderjährigen M. D. der Actiengesellschaft der k. k. priv. hydraulischen Kalk- und Portland-Cementfabrik Perlmoos das Recht eingeräumt hat, durch die Parcellen Nr. 345/3 und 319/2 der Kat.-Gemeinde Kufstein ihre Schleppbahn von Endach auf den Bahnhof in Kufstein gegen ein jährliches Entgelt von 100 fl. und die (mit jährlich 3 fl. bewerthete) Instandhaltung einer bestehenden Verzäunung durchzuführen, wurde eine Gebühr nach T.-P. 39 c, bb, und § 16, lit. d, des Gebührengesetzes von dem zwanzigfachen Betrage der Jahresleistung per 103 fl. nach Scala II mit 7 fl. 60 kr. in Anspruch genommen.

Gegen die diese Bemessung bestätigende Entscheidung des Finanzministeriums wurde die Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe eingebracht.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hob die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 de 1876, mit folgender Begründung auf:

Für die entgeltliche Erwerbung einer Dienstbarkeit — mit Ausnahme der hier nicht vorliegenden Servitut des Fruchtgenusses oder Gebrauches einer unbeweglichen Sache — ist nach Tarifpost 39 c, bb, eine nach Scala II von dem Werthe zu bemessende Urkundengebühr zu entrichten. Laut der Anmerkung zu der bezogenen Tarifpost ist bei entgeltlichen Erwerbungsarten als Werth das bedungene Entgelt anzunehmen. Da im vorliegenden Falle das Entgelt nicht in einer einmaligen, sondern in einer jährlich wiederkehrenden Leistung besteht, so hat die Werthermittlung des bedungenen Entgeltes nach der im § 16 Geb.-Ges. aufgestellten allgemeinen Norm zu erfolgen, und es kann sich lediglich darum handeln, welche Litera dieses § 16 zur Anwendung zu kommen hat.

Nun ist zwar die Actiengesellschaft der k. k. priv. hydraulischen Kalk- und Portland-Cementfabrik Perlmoos eine auf unbestimmte Zeit errichtete Körperschaft, allein die Dauer der für die Servitutseinräumung zu prästirenden Jahresleistung hat sich nicht nach dem Bestande dieser Körperschaft zu richten.

Im Gegentheil geht aus der Servitutsbestellungsurkunde wortdeutlich hervor, dass für die Entrichtung der Jahresleistung der Bestand der Schleppbahn massgebend ist, so dass, wenn die Schleppbahn früher aufgelassen wird, als die Actiengesellschaft sich auflöst, die Jahresleistung zu entfallen hat, wenngleich die Körperschaft noch fortbesteht. — Es zeigt sich also, dass die Dauer der Jahresleistung von dem Bestande der Körperschaft ganz unabhängig ist.

Es kann aber auch nicht angenommen werden, dass die wiederkehrende Leistung sich hier nach dem Bestande einer auf unbestimmte Zeit errichteten „Anstalt“ richte, weil eine solche Anstalt im vorliegenden Falle im Sinne des § 16, lit. d, Geb.-Ges., überhaupt nicht existirt, da dieselbe nichts anderes als eine Werksvorrichtung der Fabriken in Schwaich und Kufstein, eine Privattransportanlage, bezw. der Weg selbst ist, welcher den Gegenstand der Servitutseinräumung bildet; dass aber auch die genannten Fabriken nicht als Anstalten aufgefasst werden dürfen, geht daraus hervor, dass dieselben lediglich Handelsunternehmungen der Actiengesellschaft Perlmoos sind, während unter „Anstalten“ im Sinne des bezogenen Gesetzparagraphen nur juristische Personen verstanden werden können, wie dies die Nebeneinanderstellung der „Anstalt“ und der „Körperschaft“ in der lit. d und überdies auch der ganze Context der lit. d im Zusammenhange mit den lit. c und e ergibt, in der alle drei Absätze die Leistungen von unbestimmter Dauer behandeln, bei welchen die Unbestimmtheit entweder wegen der unbestimmten Lebensdauer einer bestimmten oder mehrerer physischer Personen (lit. c) oder wegen der unbestimmten Dauer einer juristischen Person (lit. d) oder wegen einer sonstigen ungewissen Zeitbestimmung (lit. e) obwaltet. — Ist aber dem Vorangeschickten zufolge die lit. 16, Geb.-Ges., auf den vorliegenden Fall unanwendbar, so kann nur die lit. e dieses Paragraphen zur Anwendung gebracht werden.

(Erkenntniss vom 10. Februar 1894, Z. 597; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 162.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien — Salzburg: Umgestaltung von Handschranken in Zugschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Handschranken in km 278·7/8 und 278·9/10 in Zugschranken für den 14. August anberaumt. [G.-I.-Z. 15.320.]

— (Linie Pilsen—Dux: Erweiterung der Station Postelberg: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Saaz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Postelberg für den 14. August anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Saaz betraut. [G.-I.-Z. 15.350.]

— (Linie Bodenbach—Komotau: Auswechslung einer Brücke: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Ersetzung der bei km 18·585 bestehenden hölzernen Ueberfahrtsbrücke durch eine gemauerte Brücke für den 14. August anberaumt. [G.-I.-Z. 15.392.]

Kgl. General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen. (Linie Reichenberg — Bischofswerda: Absperrgitter in Reichenberg.) Die Herstellung eines Absperrgitters zwischen den Perrons des Gemeinschaftsbahnhofes in Reichenberg wurde genehmigt. [16. Juli, Z. 41.524.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien — Tetschen: Bauliche Herstellungen in der Station Goltsch-Jenikau.) Das Project für die Erbreiterung der bestehenden und Herstellung einer zweiten Zufahrt zur Holzverladerampe in der Station Goltsch-Jenikau wurde zur Ausführung genehmigt. [19. Juli, Z. 37.204.]

— (Unterführung der Bahn durch eine Wasserleitung nächst Schreckenstein.) Das Project für die Unterführung der Bahn in km 432·1—432·2 der Strecke Schreckenstein—Tetschen durch den Canal für die Wasserleitung, Druckluftleitung und Druckwasserleitung der Lederleim- und Fettextractionsfabrik der Firma Kind & Landesmann in Obersedlitz wurde zur Ausführung genehmigt. [16. Juli, Z. 5243.]

— (Kanzleihütte in Mähr.-Budwitz.) In der Station Mähr.-Budwitz wird für Zwecke der Firma J. Silberstein & Söhne eine hölzerne zerlegbare Kanzleihütte aufgestellt. [15. Juli, Z. 41.183.]

— (Linie Prag — Mittelwalde: Materialschuppen in Pottenstein.) In der Station Pottenstein wird für Zwecke des Bahnmeisters ein Material- und Gerätheschuppen hergestellt. [19. Juli, Z. 39.499.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt — Seidenberg: Stockwerkaufbau in Reichenberg.) Auf die Anbauten der Wasserstation am Bahnhofe in Reichenberg wird ein Stockwerk aufgebaut. [19. Juli, Z. 39.704.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen. (Errichtung einer Direction in Sarajevo.) Anlässlich des Ueberganges der Betriebsführung der Bosnabahn an die Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen wurde die bisher bestandene Betriebs-Direction des Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen in Sarajevo aufgelassen und anstatt derselben dortselbst eine Direction der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen mit erweitertem Wirkungskreise errichtet. [H.-M.-Z. 46.650.]

Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Innsbruck):

13. August. In Folge eines um 7 Uhr Abends niedergegangenen Wolkenbruches mit Hagelschlag wurde das Geleise bei km 7·01 und km 8·6 der Strecke Bischofshofen—Hüttau bedeutend übermuhrt und dadurch die genannte Strecke unfahrbar. Der Verkehr der Züge 2202 und 2201 in der Strecke Bischofshofen—Selzthal und der Züge 2213 und 2224 in der Strecke Hüttau—Bischofshofen wurde abgesagt, da ein Umsteigen nicht möglich war.

Die Verkehrsstörung dürfte bis morgen den 14. August Mittags behoben sein.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Zsebely—Csákovár. (Nachtrag zur Concessionsurkunde, den Ausbau der gesellschaftlichen Linie von Csákovár bis Bóka betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 93 vom 4. August und Nr. 94 vom 7. August verlautbart den Nachtrag zur Concessionsurkunde der Localbahn Zsebely-Csákovár, laut welchem der kgl. ungarische Handelsminister mit Erlass vom 22. Juni, Z. 45.635, der genannten Localbahn-Actiengesellschaft die Concession zum fortsetzungsweisen Ausbau ihrer derzeitigen, von der Station Zsebely der Linie Temesvár-Józsefváros—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden Linie bis zur Station Bóka zum Anschlusse an die Linie Nagy-Becskerek—Versecz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen (vergl. Vrdgl.-Bl. Nr. 14 ex 1894, Vorconcession Post 3, und Nr. 29 und 60 ex 1895) ertheilt hat. Das Gesammt-Actiencapital dieser 38·5 km langen, als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1880 zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie ist mit 1,280.000 fl. bemessen. Mit Hinzurechnung zum ursprünglichen Actiencapitale von 266.600 fl. der 7 km langen Linie Zsebely—Csákovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19 ex 1893) beträgt nun das gesammte Actiencapital der Linie Zsebely—Csákovár—Bóka 1,546.000 fl. Als Stationen, bezw. Haltestellen der neuen Linie Csákovár—Bóka sind bestimmt:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Csákovár der Linie Zsebely—Csákovár;
2. Csákovár-Vásártér, Haltestelle, auch für den Frachtenverkehr in Wagenladungen;
3. Gilád, Station für den Gesammtverkehr;
4. Bánlak, wie 3. und Wasserstation;
5. Tolvadia, Station für den Gesammtverkehr;
6. Gyér, wie 5;
7. Surján, wie 2;
8. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Anschlussstation Bóka der Linie Nagy-Becskerek—Bóka—Versecz.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 32.816, den Bauunternehmern und Ingenieuren Cathry-Szaléz & Sohn für
   a) eine vom zukünftigen rechtsuferseitigen Donaubrückenkopfe der zu erbauenden Staatsbrücke am Eskütér (Schwurplatz) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15) ausgehende, im Bereiche des II. und III. Stadtbezirkes (Ofen) mit Benützung entsprechender Strassenzüge und Berührung des Erzsébet-Korház (Elisabethspital), des Városmajor (Stadtmeierhof) und des Bahnhofes der auf den Svábhegy (Schwabenberg) führenden Zahnradbahn über Lipótmező (Leopoldifeld) und das Vergnügungsetablissement „Szépjuhászné“ (schöne Schäferin) bis Budakez;
   b) eine von der zukünftigen Station Erzsébet-Korház der Linie a) abzweigende, im Németvölgy (Deutsches Thal) bis zum dortigen Ofener Centralfriedhofe;
   c) auf der Wasserscheide oberhalb Budakez von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende und über den Rücken des Svábhegy zum Anschlusse an die Zahnradbahn führende Strassenbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 45.829, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Zselénzsky für eine von der zukünftigen Station Nagyfalu der projectirten Localbahn Uj-Arad—Perjámos abzweigende und diese in der Endstation Varjas der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Valkány-Varjas der Hauptlinie Marchegg — Budapest — Orsova — Verciorova verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 45.803, dem Reichstags-Abgeordneten Stefan Nagy und dem Ingenieur Moritz Hölczel für
   a) eine von der Station Darány der im Betriebe der königl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn abzweigende und diese entweder über Szörény und Teklafalu oder über Potonyi, Lakósa und die Gemarkung der Gemeinde Sellye in der Station Sellye mit der im Bau begriffenen Localbahn Baranya—Szent-Lőrincz—Sellye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 und 78) —Szlatina—Našic (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81 ex 1894) und weiterhin über Oszró, Kis-Csány, Nagy-Csány, Vaiszló, Hidveg, Piski (Comitat Baranya), Csepely, Szerdahely, Harkány, Siklós, Beremend und die Gemarkung der Gemeinde Szent-István in der Station Baranya-Monostor mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn;
   b) eine von der zukünftigen Station Harkány der Linie a) abzweigende, über Drava-Szabolcs bis zur Drau nächst Drávapart führende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 46.806, dem Ladislaus Ádám und Consorten für eine von der Station Nagy-Kőrös der Hauptlinie Marchegg — Budapest — Orsova — Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Kocsér bis Uj-Kécske, eventuell bis Ó-Kécske (Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun), sowie bis zum Ufer der Theiss führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 47.829, dem Baron Emerich Fechtig, Einwohner von Tisza-Ugh, für eine von der zukünftigen Station Uj-Kécske, eventuell Ó-Kécske der laut Nr. 4 des Vorangehenden projectirten Localbahn Nagy-

Körös—Uj-Kécske—Ó-Kécske und der von der Station Kecskemét der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus projectirten Localbahn Kecskemét—O-Kécske (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1892, Vorconcession Post 1) abzweigende und in deren Verlängerung diese über Uj-Kécske, Jász-Karajenö und die Gemarkung der Gemeinde Tószeg in der Station Szolnok mit den Linien Hatvan—Szolnok, Szolnok—Czegléd, Szolnok—Kun-Szent-Márton—Szentes, Budapest — Nagyvárad — Brassó (Kronstadt)—Predeal und Budapest—Arad—Tövis verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Karlova — Szöregh - Szeged. (Ausführungsbeschluss und Trassenbestimmung.) Die Interessenten des Comitates Torontal haben den Beschluss gefasst, den Bau der projectirten Localbahn Karlova—Szöregh-Szeged durch namhafte Zeichnung von Stammactien zu fördern. Die projectirte und bereits trassirte Linie wird von Karlova aus längs der Theiss über Bocsár, Tisza-Hegyes, Szajan-Jazova, Tisza-Szt.-Miklós, Csóka, Szanád, Józsefova, Török-Kanizsa, Keresztur, Gyála, Ó- und Uj-Szt. Iván nach Szöregh und von hier nach Szegedin führen. Der Anschluss in Szegedin soll nicht wie jener der Linie Szeged — Arad der Arad - Csanader Eisenbahnen in Szöregh erfolgen, sondern die Linie soll von Szöregh nach Neu-Szegedin geführt werden. Durch die projectirte Linie Karlova—Szöregh-Szeged wird durch Vermittlung der Theilstrecke Karlova—Török-Becse-Aracs — Nagy-Becskerek der Linie Nagy-Kikinda—Nagy - Becskerek und weiterhin der Linie Nagy - Becskerek—Pancsova die derzeit kürzeste Schienenverbindung des Donau-Umschlagsplatzes Pancsova mit der Theiss-Schiffahrts-Hauptstation Szeged hergestellt und das Betriebsnetz der Localbahnen im Comitate Torontál in entsprechender Weise ergänzt werden.

Projectirte Nógráder Comitatsbahn, d. i. die Linie Aszód — Balassa - Gyarmat — Losoncz. (Financirung und Bauführung.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat die Budapester Bankvereins-Actiengesellschaft den Beschluss gefasst, in Verbindung mit den Bankfirmen v. Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M, Gebrüder Sulzbach, Jakob Landau und der Mitteldeutschen Creditbank den Bau und die Financirung der Nógráder Comitatsbahn, welche von der Station Aszód der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Losoncz—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehend, diese in der Station Balassa-Gyarmat mit der in deren Betrieb stehenden und derzeit als Sackbahn endigenden Eypelthalbahn, d. i. der Linie Párkány-Náná—Csata—Balassa-Gyarmat, verbinden und weiterhin in der Station Losoncz der erstgenannten Hauptlinie einmünden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78), durchzuführen. Mit der Bauausführung wird die Firma Michael Polacsek in Budapest betraut werden. Die Nógráder Comitatsbahnen durchschneiden auf einer Gesammtlänge von 120 km ein reiches, aus zahlreichen Seitenthälern alimentirtes Verkehrsgebiet, welches seine Production mit Hilfe der neuen Bahn in der Folge auf kürzestem Wege gegen Westen über Balassa-Gyarmat und gegen Süden, namentlich nach Budapest, via Aszód abgeben wird. Ueberdies wird der geographische Vorzug dieser neuen Route durch entsprechende Instradirungsvereinbarungen zur Geltung gelangen, indem die vermöge der Wegabkürzung tarifarisch zu der neuen Linie gravitirenden Relationen der angrenzenden Hauptbahnen ihren Verkehr im Transit ebenfalls der Localbahn zuweisen. Besondere Bedeutung besitzt die Bahn durch das mehrfache Vorhandensein ausgedehnter Kohlenlager, deren Production theilweise bereits mit Eröffnung der Linie in Verkehr gelangen wird. Das Actiencapital der Nógráder Comitatsbahnen besteht aus Nominale fl. 3,240.000 fünfpercentigen Prioritäts- und fl. 1,309.000 Stammactien. Die Constituirung der Gesellschaft wird schon in der nächsten Zeit erfolgen.

Projectirte Localbahn Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)-Sárbogárd. (Politisch-administrative Begehung.) Am 5. August fand unter Führung des Ministerial-Secretärs im kgl. ungar. Handelsministerium Arpád Kepessy und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der kgl. Ungar. Staatsbahnen die politisch-administrative Begehung der von der Station Székesfehérvár der Südbahnlinien Budapest — Kanizsa — Pragerhof und Uj - Szöny—Székesfehérvár, sowie der Linie Székesfehérvár—Kis-Czell—Szombathely — Fehring aus projectirten Localbahn Székesfehérvár—Sárbogárd statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29, Vorconcession Post 3). Die projectirte Linie wird von der Station Székesfehérvár aus den dortigen Knotenpunkt in der Station Sárbogárd mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie der in ihrem Betriebe stehenden Linie Sárbogárd — Szegzard und der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrtsstation verbinden, schliesslich durch die projectirte Localbahn Szegzárd—Báttaszék—Mohács (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 75 ex 1894) Anschluss sowohl an die Linie Báttaszek—Zákány als auch an die Linie Villány—Mohács, welche beiden derzeit als Sackbahnen endigen, erhalten.

Schiffahrt.

Böhmen. (Braunkohlenverkehr auf der Elbe im Jahre 1894.) Nach der von der Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft herausgegebenen Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres im Jahre 1894 sind im Gegenstandsjahre 2,169.085 (+ 690.899) t böhmische Braunkohle auf dem Wasserwege nach Deutschland befördert worden. Von den so verschifften Kohlen gingen nach deutschen Elbeplätzen 1,586.730 (+ 467.029) t, nach Saalestationen 24.588 (+ 6890) t, nach Stationen an der Havel, Spree und den Canälen 540.869 (plus 211.543) t, nach den Oderplätzen 16.898 (+ 5439) t. Im Einzelnen wurden zu Wasser angefahren und gelöscht: in den Elbeplätzen, und zwar in Magdeburg 434.437 t, in Dresden 219.216 t, in Tangermünde 103.098 t, in Schönebeck 70.991 t, in Wittenberge 61.472 t, in Dömitz 59.047 t, in Wittenberg 53.523 t, in Hamburg 53.235 t, in Meissen 53.185 t, in Dessau 49.312 t, in Torgau 23.342 t, in Strehla 21.782 t, in Aken 21.026 t, in Westerhusen 20.258 t, in Tönnicht 17.592 t, in Riesa 15.989 t, in Altona 14.847 t, in Heidena 14.686 t, in Rosslau 13.913 t, in Parey 12.087 t, in Koswig 10.843 t, in Barby 10.732 t, in Cölln b. M. 10.548 t, in Mühlberg 7609 t, in Pretzsch 7432 t, in Elster 6618 t, in Blasewitz 6408 t, in Boitzenburg 5881 t, in Hirschmühle 5861 t, in Nunchwitz 5657 t, in Wallwitzhafen 5441 t, in Loschwitz 5258 t, in Copitz 5089 t, in Mügeln 5003 t, in Dommitzsch 4997 t, in Merschwitz 4967 t, in Wachwitz 4904 t, in Tochheim 4819 t, in Steutz 4752 t, in Stehla 4598 t, in Königstein 4407 t, in Nieder-Muschitz 4305 t, in Pieschen 4278 t, in Wörlitz 4076 t, in Hitzacker 4066 t, in Pillnitz 3972 t, in Lauenburg 3820 t, in Kötzschenbroda 3684 t, in Harburg 3682 t, in Serkowitz 3604 t, in Zehren 3421 t, in Werber 3344 t, in Derben 3376 t, in Rogätz 3291 t und in Schandau 3067 t; an der Saale: in Nienburg 7685 t, in Bernburg 6044 t und in Calbe 3880 t; an der Havel, Spree und den Canälen, und zwar: in Potsdam 61.782 t, in Brandenburg 40.810 t, in Berlin 35.852 t, in Rathenow 31.196 t, in Burg 26.060 t, in Ketzin 21.993 t, in Havelberg 19.954, in Herzfelde 16.208 t, in Grathin 15.953 t, in Spandau 13.278 t, in Glindow 11.964 t, in Zehdenick 9946 t, in Werder 9305 t, in Motzen 7739 t, in Birkenwerder 5803 t, in Neu-Ruppin 5768 t, in Pritzerbe 4927 t, in Bergzow 4755 t, in Milow 4733 t, in Lehein 4586 t, in Pretzin 4356 t, in Rummelsburg 4258 t, in Plauen 4913 t, in Deutz 3988 t, in Brielow 3741 t, in Hegermühle 3626 t, in Darchau 3492 t, in Semmerin 3369 t, in Eberswalde 3209 t, in Bützer 3049 t und in Götz 3021 t; an den Oderplätzen: in Stettin 12.269, in Wringen 4329 t. Umgeschlagen wurden vom Schiff zur Bahn in deutschen Flusshäfen insgesammt 212.907 t, und zwar: in Magdeburg 120.756 t, in Wittenberge 33.066 t, in Schönebeck 13.295 t, in Boitzenburg 11.167 t, in Altona 10.307 t, in Havelberg 7905 t, in Wittenberg 5919 t, in Wallwitzhafen 4627 t.

Zur Elbe nach Aussig wurden 1894 1,907.993 (plus 411.413) t Kohlen geführt, davon im März 312.753 t, im April 294.070 t, im Mai 266.473 t, im Juni 212.805 t, im October 188.734 t, im August 161.792 t, im September 129.376 t, im November 119.099 t, im Februar 109.292 t, im Juli 99.414 t, im December 13.573 t und im Jänner 612 t. Abgefahren wurden von Aussig in 6103 (— 529) Schiffen 1,969.910 t Kohle, darunter im März in 999 Schiffen 339.034 t, im April in 931 Schiffen 308.681 t, im Mai in 724 Schiffen 269.996 t, im Juni in 655 Schiffen 237.848 t, im October in 597 Schiffen 205.008 t, im August in 564 Schiffen 165.259 t, im November in 442 Schiffen 143.938 t, im September in 472 Schiffen 118.155 t, im Juli in 458 Schiffen 104.126 t, im Februar in 161 Schiffen 54.455 t und im December in 100 Schiffen 23,410 t. Im Jänner ruhte die Schiffahrt gänzlich. Die Schiffahrtsperiode umfasste 298 Tage. Die durchschnittliche Beladung eines Kohlenschiffes betrug 313 t.

In Rosawitz gelangten 244.897 (+ 104.825) t Kohlen zur Verschiffung, und zwar im März 41.173 t, im Mai 38.610 t, im Juni 32.142 t, im November 26.599 t, im October 23.762 t, im August 23.283 t, im April 18.093 t, im Juli 17.112 t, im September 16.104 t, im Februar 5049 t und im December 2970 t.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Pandora“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 2. Juli mit 471·760 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 60 Colli Bier, 500 Colli Mehl; nach Bahia 500 Colli Mehl, 65 Colli Bier, 60 Colli Stahl; nach Rio de Janeiro 5000 Colli Salz, 2 Colli Metallwaaren, 2 Colli Tabak; nach Santos 58 Colli Möbel, 50 Colli Stahl, 50 Colli Maraschino, 4 Colli Spagat. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 26.302 fl. ö. W.

Fiumaner Hafen. (Verkehr im I. Quartale 1895.) Dem officiellen statistischen Ausweise für das I. Quartal 1895 zufolge (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1894) gestaltete sich im abgelaufenen I. Quartal (Jänner—März) der Verkehr wie folgt (in Metercentnern):

		dagegen in der gleichen Periode 1894
bei der Einfuhr	1,113.148	1,061.157
bei der Ausfuhr	625,525	661.299
Zusammen	1,738.673	1,722.456

Im Nachstehenden folgt der Vergleich für einige der besonders in Betracht fallenden Handelsartikel, und zwar:

a) beim Import:

Kaffee	1.871	7.266
Agrumen	39.148	42.426
Reis	115.079	86.362
Oele, vegetabilische	6.786	9.227
Wein	188.604	334.570
Gerbstoffe	9.503	4.434
Gummen und Harze	16.316	9.350
Mineralöle	197.288	127.058
Jute	77.180	43.093
Chemische Producte	38.870	8.985

Eine bedeutendere Abnahme erlitten die Artikel Kaffee, Agrumen, Wein, Oele vegetabilische; hingegen stieg der Seeimport in allen übrigen Artikeln, so dass der Gesammtverkehr unalterirt geblieben ist.

b) beim Export:

Zucker aller Art	35.271	77.583
Pflaumen	10.926	6.280
Weizen	14.326	12.102
Mais	10.222	7.904
Gerste	147.890	100.392
Fisolen	72.200	87.390
Reis	12.874	6.592
Mehl	226.310	255.140
Wein	2.640	4.507
Sprit	416	3.156
Mineralwässer	1.400	3.180
Gerbstoffe	27.230	26.500
Cellulose	2.300	7.990
Mineralöle	6.340	5.150
Papier	2.150	2.400
Chemische Producte	6.790	6.290

ausserdem Fassdauben 9·47 Millionen Stück gegen 10·89 Millionen Stück im I. Quartal 1894. Der Verkehr an sonstigem Nutz- und Werkholz ist ebenfalls in Steigerung begriffen. Die bedeutenden Schwankungen in der Seeausfuhr liegen zum Theil in der geschäftlichen Conjunctur, zum Theil aber auch darin, dass im I. Quartal 1895 die Verkehrsstörungen auf den nach Fiume führenden Bahnrouten viel intensiver und länger andauernd waren, als innerhalb der gleichen Periode des verflossenen Jahres. Im Ganzen und Grossen erhielt sich trotzdem der Gesammt-Ausfuhrverkehr auf seiner normalen Höhe. Ergänzend möge nachgetragen werden, dass der Seehandelsverkehr des Hafens von Fiume in den letzten zwei Jahren dem Werthe nach sich folgendermassen gestaltet hatte, und zwar:

im Jahre	1894	1893
	in Millionen Gulden	
Einfuhr	60·606	58·820
Ausfuhr	66·422	68·274
Zusammen	127·028	127·094

daher die Gesammtsumme des Verkehres sich fast auf der gleichen Höhe erhielt, während im Vorjahre der Import eine namhafte Steigerung erfuhr, der aber durch eine fast gleiche Verminderung in den Ausfuhrwerthen paralysirt erscheint. Der durch die österreichisch-ungarische Handelsflagge vermittelte Verkehr überragt weitaus jenen durch fremdländische Schiffe, und zwar auch beim Importverkehr, was als erfreuliches Zeichen für die wachsende Ausdehnung der eigenen Schiffahrtslinien gelten kann.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 6. August im Register für Gesellschaftsfirmen eingetragen:

Bei der Firma

„K. k. priv. Mährische Grenzbahn“,

dass sich diese Actiengesellschaft in Folge der Beschlüsse der 19. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 27. October 1894 und der seither eingetretenen Perfection des Verstaatlichungs-Uebereinkommens vom 23. October 1894 in Liquidation befindet, dass als Liquidatoren Adolf Schenk von Ledecz, Cäsar von Foregger und Friedrich Albani fungiren, dass die Liquidationsfirma lautet: „K. k. priv. Mährische Grenzbahn in Liquidation“ und in der Weise gezeichnet wird, dass unter die von wem immer geschriebenen oder mit Stampiglie vorgedruckten Worte: „K. k. priv. Mährische Grenzbahn in Liquidation“ je zwei Liquidatoren ihre Namen schreiben. Die entgegenstehenden Eintragungen wurden gelöscht.

— Bei dem k. k. Handels- und Seegerichte in Triest wurde am 9. Juli in das Handelsregister eingetragen:

Bei der Gesellschaftsfirma

„Società di Navigazione a Vapore del Lloyd austriaco“,

oder deutsch:

„Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd“

die in der Generalversammlung der Actionäre vom 15. Mai 1895 erfolgte Wiederwahl des Fürsten Egon von Hohenlohe zum Verwaltungsrathe für das Sessennium 1895—1901. Es wurde ferner eingetragen, dass die Amtsdauer jedes der durch die Generalversammlung gewählten 6 Mitglieder auf 6 fortlaufende Jahre festgesetzt ist; dass jedes Jahr ein Mitglied austritt und dass die Reihenfolge des Austrittes in den ersten 5 Jahren nach der Neuconstituirung des Verwaltungsrathes (1893, 1894, 1895, 1896, 1897) durch das Los bestimmt wird.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. August d. J. dem österreichischen Staatsangehörigen, Agenten des Oesterreichischen Lloyd in Syra Johann Calvi, das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Leiter des Handelsministeriums hat die Commissärs-Adjuncten der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Gustav Adolf Post und Dr. Hans Kolisko, sowie den Secretär zweiter Classe der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Richard Ziffer zu Commissären der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ernannt.

Der Leiter des Handelsministeriums hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialsecretär im Handelsministerium Dr. Zdenko Ritter von Forster zum landesfürstlichen Commissär und den Ministerialconcipisten im Handelsministerium Alfred Ressig zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft Ostgalizische Localbahnen ernannt.

Der Leiter des k. k. Handelsministeriums hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen in Folge Beendigung der Liquidation der k. k. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) und der vom k. k. Handelsgerichte Prag verfügten Löschung der Liquidationsfirma den k. k. Statthaltereirath i. P. Guido Ritter von Töply von der Function des landesfürstlichen Commissärs bei der genannten Eisenbahnunternehmung enthoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung directer Frachtsätze für lebendes Geflügel nach Leschnitz.

Mit 1. September 1895 gelangen für lebendes Geflügel russischer Herkunft von Brody (Bhf.) trs., Nadbrzezie trs., Nowosielitza (Bhf.) trs. und Podwołoczyska (Bhf.) trs. nach Leschnitz bei Aufgabe als Stückgut in Steigen, Körben oder anderen Behältern oder bei Aufgabe in Wagenladungen nachstehende directe Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

Nach Leschnitz von	Stückgut pro 100 kg	Für einen einbödigen Wagen	Für einen mehrbödigen Wagen
		pro Wagen	
	in Mark		
Brody (Bhf.) trs. .	4·70	133·60	203·00
Nadbrzezie trs. . .	3·52	89·10	133·00
Nowosielitza (Bhf.) transito . . .	5·73	173·10	266·00
Podwołoczyska (Bhf.) trs. . .	5·20	152·60	234·00

Für die Anwendung der vorstehenden Frachtsätze gelten die einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischen Grenzverkehr. Die Aufgabe als Stück hat mit rothen Eilfrachtbriefen zu erfolgen.

Wien, am 9. August 1895. [579]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Französischer Getreideverkehr.

Giltigkeitsverlängerung des Ausnahmetarifes für Getreide etc. zwischen österr.-ungarischen Stationen einerseits und Genf transit andererseits vom 1. März 1883.

Der vom 1. März 1883 giltige Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten etc. zwischen Stationen der Kaiserin Elisabeth-Bahn im Staatsbetriebe, der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft, der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen etc. einerseits und Genf transit für Frankreich andererseits, dessen Ausserkraftsetzung zum 31. August 1895 in Nr. 84 vom 20. Juli 1895 dieses Blattes kundgemacht wurde, bleibt bis zur Einführung des an seine Stelle tretenden und noch besonders zu verlautbarenden neuen Tarifes in Kraft.

Wien, am 10. August 1895. [580]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Theil I.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 und, insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 15. October 1895 gelangt der Nachtrag III zum Tarif-Theil I im Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Verkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen oder im Wege der Stationen zum Preise von 5 kr. ö. W., bezw. 10 Pfennigen zu beziehen.

Wien, am 9. August 1895. [581]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung von Frachtsätzen für Stötteritz und Weissenburg in Sachsen.

Mit sofortiger Giltigkeit werden für die Stationen Stötteritz und Weissenburg in Sachsen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen die für Leipzig I (Bayer. Bhf.) bestehenden Frachtsätze für Stötteritz und die um 4 Mark pro 10.000 kg erhöhten Frachtsätze der Station Löbau für Weissenburg in Sachsen angewendet.

Wien, am 11. August 1895. [582]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Militärtarif vom 1. November 1892 für Oesterreich.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 1. September 1895 tritt der angeführte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält: Ergänzung des Verzeichnisses jener Eisenbahnen, für welche der Militärtarif giltig ist, Ergänzung der Grundsätze für die Berechnung und Begleichung der Bahngebühren etc., Berichtigung, bezw. Ergänzung des Anhanges, Berichtigung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Militärgütern, Aenderung des Tarifes für Nebengebühren und Ergänzung der Bestimmungen für Verbindungsbahnen.

Wien, am 12. August 1895. [583]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Russischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 130 des Verbands-Gütertarifes Theil II vom 20. Juli a. (1. August n.) St. 1895 sind die Frachtsätze des Specialtarifes I a in der Schnitttafel III A für die Stationen Aussig Oe. N.W.B. und St. E.G., sowie Schreckenstein Oe. N.W.B. von 495 auf **695** Heller zu berichtigen.

Wien, am 12. August 1895. [584]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1238	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. österr. Staatsbahnen	Mineralwasser	Bärn-Andersdorf	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbar-Verkehr, giltig vom 1. Juli 1893	94·4	75·2	19·2	Im Kartirungswege		
1239	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und b des Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Siehe die untenstehende Zusammenstellung		Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6 a und b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Vom 1. September 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tarif-Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Siehe untenstehende Zusammenstellung		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede, und werden dieselben von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres einfach abgezogen

Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 (Holz) — für 100 Kilogramm in Pfennig

Nach oder von		Castolowitz a	Castolowitz b	Hohenbruck a	Hohenbruck b	Königgrätz a	Königgrätz b	Tynischt a	Tynischt b	Reichenau a. d. Kněžna a	Reichenau a. d. Kněžna b	Solnitz a	Solnitz b
Berthelsdorf bei Freiberg	A	—	82	91	79	93	81	—	80	—	94	—	101
	B	—	1	1	1	1	1	—	1	—	1	—	1
Gröditz	A	—	87	98	84	100	86	—	85	—	99	—	106
	B	—	1	1	1	1	1	—	1	—	1	—	1
Königstein	A	—	66	64	63	66	65	—	64	—	78	—	85
	B	—	1	1	1	1	1	—	1	—	1	—	1
Lohmen	A	75	72	72	69	74	71	—	70	87	84	94	91
	B	1	1	1	1	1	1	—	1	1	1	1	1
Mosel	A	117	99	114	96	116	98	—	97	—	111	—	118
	B	1	1	1	1	1	1	—	1	—	1	—	1
Mügeln bei Pirna	A	74	72	71	69	73	71	—	70	86	84	93	91
	B	1	1	1	1	1	1	—	1	1	1	1	1
Nossen	A	—	84	94	81	96	83	—	82	—	96	—	103
	B	—	1	1	1	1	1	—	1	—	1	—	1
Pirna	A	—	70	69	67	71	69	—	68	—	82	—	89
	B	—	1	1	1	1	1	—	1	—	1	—	1
Steina	A	—	90	102	87	104	89	—	88	—	102	—	109
	B	—	1	1	1	1	1	—	1	—	1	—	1
Waldheim	A	—	91	102	88	104	90	—	89	—	103	—	110
	B	—	1	1	1	1	1	—	1	—	1	—	1
Wendischfähre	A	—	65	63	62	65	64	—	63	—	77	—	84
	B	—	1	1	1	1	1	—	1	—	1	—	1

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1240	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kunstwolle	Salzburg	Brünn K.F.N.B. und St.E.G. loco	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg / 5000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	178·5 kr. / 203·0 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1241	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stammholz aus der Pos. H—20, Punkt 1 / H—19, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Niżankowice	Przemyśl	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1895	Localtarif	5 / kr. 7	4 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
				Dobromil, Mościska					9 kr.	6 kr.	3 kr.			
1242	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzklötze aus der Pos. H, 19, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Bärn-Andersdorf	Freudenthal	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer ö. W. 13·1	9·0	4·1	Im Kartirungswege		
				Dittersdorf					9·5	9·0	0·5			
				Kriegsdorf					4·7	3·6	1·1			
				Karlsthal					11·2	7·2	4·0			
1243	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fassdauben aus der Pos. H, 19, 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Prag k.k.St.B. transit und Hrabovka transit	Branik-Hodkovička	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	12 kr. ö. W.	7 kr. ö. W.	5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1244	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Die im Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895 auf den Seiten 56 bis 59 sub Post Nr. 334 bis 426 enthaltenen directen Frachtsätze für Chamottemehl etc. von Gross-Opatowitz, bezw. für feuerfesten Thon von Gewitsch-Jaroměřitz nach den angeführten Stationen gelten unter Aufrechthaltung der dort festgesetzten Bedingungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 auch für Sendungen von **rohem Thon** von Gross-Opatowitz und Gewitsch-Jaroměřitz nach den gleichen Stationen.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1245	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Einen eisernen Steg, welcher von den k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Regiegut zur Beförderung gelangt, und zwar: a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg			Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin in der Strecke Zellerndorf trs.—Friedek-Mistek und als Empfängerin in der Strecke Friedek-Mistek trs.—Saybusch-Zablocie	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		Der vorbezeichnete Steg wird vorerst zu Reconstructionszwecken von Sigmundsherberg via Friedek-Mistek nach Lipina-Carlshütte und von da in reconstruirtem Zustande via Friedek-Mistek nach Saybusch-Zablocie transportirt. Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
				Zellerndorf trs.	Friedek - Mistek trs.				a) 73·4	a) 54·5	a) 18·9			
				Friedek - Mistek trs.	Saybusch - Zablocie trs.				28·9	19·7	9·2			
				Zellerndorf trs.	Friedek - Mistek trs.				b) 73·4	b) 65·9	b) 7·5			
				Friedek - Mistek trs.	Saybusch - Zablocie trs.				28·9	23·5	5·4			
				Zellerndorf trs.	Friedek - Mistek trs.				c) 94·5	c) 86·2	c) 8·3			
				Friedek - Mistek trs.	Saybusch - Zablocie trs.				36·0	30·4	5·6			
1246	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gurken, frische			a) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg und b) „ „ „ „ 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 20. August 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1892	Bestehen keine Sätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Pfennigen a)	b)	Im Kartirungswege		Die Coursunterschiedsbeträge unter B werden von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres einfach abgezogen
				Altbunzlau (Oe.N.W.B.)	Berlin Anh. Bhf. „ Dresd. Bhf. „ Görl. Bhf.					A 213 B 1	161 1			
					Görlitz S.St.B. „ P.St.B.					A 139 B 2	117 2			
				Alt-Kolin (St.E.G.)	Berlin Anh. Bhf. „ Dresd. Bhf. „ Görl. Bhf. „ Schles. Bhf.					A 244 B 2	186 2			
				Neratovic (B.N.B.)	Berlin Anh. Bhf. „ Dresd. Bhf. „ Görl. Bhf.					A 212 B 1	160 1			
					Görlitz P.St.B. „ S.St.B.					A 124 B 2	109 2			

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	Bezeichnung der Verkehrsrelation nach	Besondere Bemerkungen
88 vom 30. Juli 1895	1163	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Oswięcim transit (für Sendungen nach Friedrichshütte, Morgenroth O.S., Königshütte S.,O. Schwientochlowitz und Kunigundenweiche)	Die Tarifermässigung tritt mit 31. August 1895 ausser Kraft
				M.-Ostrau loco		
				Hruschau		

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 96. **Wien, 17. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 14. August 1895, Z. 47.252, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Note vom 31. Juli 1895 hat das k. k. Handelsministerium in Wien dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport die Mittheilung zugehen lassen, dass

a) auf der Theilstrecke Mikuliczyn—Woronienka der im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehenden Bahnlinie Stanislau—Woronienka der Güterverkehr am 1. Mai 1895 eröffnet worden ist und sohin nunmehr die ganze Bahnlinie dem internationalen Transportsdienste untersteht;

b) am gleichen Tage die Verbindungsstrecke der Station Smiřic der Böhmischen Commercialbahnen mit der gleichnamigen Station der Südnorddeutschen Verbindungsbahn für den Uebergang von Eil- und Frachtgütern eröffnet worden ist und daher auch auf diese Verbindungsstrecke das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet;

c) am 27. Jänner 1895 die Strecke Wiener Neudorf—Guntramsdorf der Wiener Localbahnen, und am 22. Mai 1895 die elektrische Bahn Baden-Vöslau dem Betriebe übergeben worden, dem internationalen Transportsdienste aber nicht unterstellt sind.

Da die Bahnlinie Stanislau—Woronienka dem von der k. k. General-Direction betriebenen Netze (Liste der Eisenbahnen vom 1. Jänner 1895, Oesterreich-Ungarn, 1. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder. A 1) und die Verbindungsstrecke in Smiřic den Böhmischen Commercialbahnen (ebendaselbst A 3), sowie der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (ebendaselbst A 17) zugehört, so sind die Eingangs unter a) bezeichnete Strecke mit dem Tage ihrer Eröffnung für den Güterdienst und die Verbindungsstrecke in Smiřic mit der Uebergabe an den öffentlichen Verkehr überhaupt in den internationalen Transportsdienst eingetreten, und es wird ihretwegen eine Aenderung in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken nicht erforderlich.

Das Centralamt hat gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens von diesen Eröffnungen im Sinne des Art. 57, Z. 1, den Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 8. August 1895 Kenntniss gegeben.

Wien, am 14. August 1895.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den die geänderten §§ 2, 6 und 10 enthaltenden Nachtrag zu den Statuten der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn in Wien genehmigt.

Wien, am 18. Juli 1895. — Z. 20.374. H.-M.-Z. 44.872.

Organisation der Staatsaufsicht über die französischen Eisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf die unter dem vorstehenden Titel aus der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" in Bern reproducirte Publication (Verordnungs-Blatt 1894, Nr. 85, Seite 1502 ff.) wird nachstehend aus derselben Quelle das Decret des Präsidenten der französischen Republik vom 30. Mai 1895 in deutscher Uebersetzung veröffentlicht, durch welches die im Abschnitte „Bahnaufsicht" enthaltenen Bestimmungen aufgehoben und wie folgt ersetzt worden sind:

Artikel 1.

Die Leitung der Aufsicht über den Betrieb eines jeden grossen Bahnnetzes ist durch einen General-Inspector des Brücken- und Strassenbaues oder der Bergwerke (Inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines), mit dem Wohnsitz in Paris, wahrzunehmen.

Vorbehaltlich gegentheiliger Bestimmung des Ministers wird die Inspection der Vorarbeiten und der Ausführung der durch den Staat gebauten neuen Linien und die Aufsicht über die Vorarbeiten und die Ausführung der durch die Gesellschaften gebauten Eisenbahnen durch den Director des Aufsichtsdienstes eines jeden Eisenbahnnetzes ausgeübt.

Die Netze der Nebenbahnen von allgemeiner Bedeutung werden hinsichtlich der Aufsicht über den Betrieb und die Inspection der Neubauten denjenigen der Hauptbahnen angeschlossen.

Artikel 2.

Die mit der Aufsicht über eine Eisenbahn betrauten General-Inspectoren haben Sitz in den verschiedenen Räthen (conseils), Ausschüssen (comités) und Commissionen, welche dem Minister der öffentlichen Arbeiten unter den nach den Bestimmungen hinsichtlich dieser Räthe, Ausschüsse und Commissionen eintretenden Verhältnissen zur Seite gestellt sind.

Artikel 3.

Der General-Inspector, Director des Aufsichtsdienstes, kann einen der ihm unterstellten Chefingenieure (Ingénieurs en chef) mit seiner Stellvertretung in der Leitung des Dienstes während seiner Dienstreisen oder seiner Abwesenheit betrauen.

Artikel 4.

In Ausübung seiner Befugnisse kann der Director des Aufsichtsdienstes entweder selbst oder durch die von ihm zu diesem Zwecke abgeordneten Functionäre Kenntniss nehmen von den über die Berathungen geführten Registern, von den Büchern, Journalen, Schriftstücken und Correspondenzen der Gesellschaft, sowie von allen Documenten, die er für erforderlich hält, um den Zustand der verschiedenen Diensteszweige und den Stand der Activen und Passiven der Gesellschaft zu constatiren und sich von dem Vorhandensein, der Nützlichkeit und der richtigen Verwendung der Ausgaben und Einnahmen zu überzeugen.

Der Director des Aufsichtsdienstes wohnt allen Sitzungen der Generalversammlung der Gesellschaft bei oder lässt sich darin vertreten.

Artikel 5.

Jede Aufsichts-Direction umfasst die nachfolgenden Diensteszweige:

1. Aufsicht über die Strecke und die Gebäude der im Betriebe befindlichen Linien.
2. Aufsicht über den technischen Betrieb.
3. Aufsicht über den commerciellen Betrieb.
4. Eintretenden Falles Inspection und Aufsicht über die Vorarbeiten und die Ausführung der neuen Linien.

Artikel 6.

Die Aufsicht über die Strecke und die Gebäude umfasst die Ueberwachung der Neubauten und der Bahnunterhaltung auf allen im Betriebe befindlichen Linien, die Prüfung der Rechnungsführung des Streckendienstes, die Anweisung der Ausgaben für den Aufsichtsdienst.

Zur Wahrnehmung dieses Dienstes sind dem General-Inspector unterstellt:

1. Ein Chefingenieur des Brücken- und Strassenbaues als Vorsteher.
2. Ingenieure, Bauschaffner und Commis des Brücken- und Strassenbaues.
3. Rechnungsrevisoren.

Artikel 7.

Die Aufsicht über den technischen Betrieb umfasst die Ueberwachung des Materials, des Zugsdienstes, des Fahrdienstes, der Werkstätten, die Prüfung der Rechnungsführung dieser Diensteszweige und die Ueberwachung der Ausführung der die Arbeit der Angestellten regelnden Bestimmungen.

Zur Wahrnehmung dieses Dienstes sind dem General-Inspector unterstellt:

1. Ein Chefingenieur der Bergwerke oder mangels eines solchen ein Chefingenieur des Brücken- und Strassenbaues als Vorstand.
2. Ingenieure und Controlore der Bergwerke oder mangels solcher Ingenieure und Bauschaffner des Brücken- und Strassenbaues und Commis des Brücken- und Strassenbaues oder der Bergwerke.
3. Rechnungsrevisoren.
4. Arbeitscontrolore.

Artikel 8.

Die Aufsicht über den commerciellen Betrieb umfasst das Studium der Tarife und aller das Eisenbahnnetz betreffenden ökonomischen und commerciellen Fragen, die Prüfung des Budgets der Gesellschaften und der Rechnungsführung der nicht den Befugnissen der anderen Aufsichtsdienste unterfallenden Diensteszweige.

Zur Wahrnehmung dieses Dienstes sind dem General-Inspector zugetheilt:

1. Ein General-Controlor des commerciellen Betriebes als Vorstand, dessen Ernennung durch Decret erfolgt und der entweder aus den Oberinspectoren des commerciellen Betriebes oder aus den Functionären der Ministerien der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und des Handels im Range eines Bureauchefs oder aus den Mitgliedern der Handelskammern gewählt wird.
2. Ein Oberinspector und besondere Inspectoren des commerciellen Betriebes.
3. Rechnungsrevisoren.

Artikel 9.

Mit der Aufsicht über die Vorarbeiten und die Ausführung neuer Linien einer jeden Gesellschaft werden in den Departements Chefingenieure des Brücken- und Strassenbaues als Vorsteher betraut, denen Ingenieure, Bauschaffner und Commis des Brücken- und Strassenbaues unterstellt werden.

Behält der Director des Aufsichtsdienstes die Aufsicht über diese Arbeiten und die Vorarbeiten und Aus-

führung der vom Staate gebauten Linien bei, so können ihm ein Chefingenieur oder ein Ingenieur des Brücken- und Strassenbaues, sowie ein Rechnungsrevisor als Hilfsarbeiter bei der Prüfung der Angelegenheiten und der Baurechnung der Gesellschaften zugetheilt werden.

In keinem Falle können mehr als drei Chefingenieure bei jeder Aufsichts-Direction als Mitglieder sein.

Artikel 10.

Die Aufsicht über die Herstellung und den Betrieb der auf den Quais der Seehäfen oder der schiffbaren Wasserstrassen errichteten Bahnlinien ist, unter der Oberaufsicht der Aufsichts-Direction, den Behörden dieser Häfen und schiffbaren Wasserstrassen unterstellt.

Artikel 11.

Die administrative Ueberwachung wird in den Hauptbahnhöfen durch Commissäre ausgeübt; sie unterstehen allen Ingenieuren, General-Controloren und Inspectoren der verschiedenen Dienstzweige.

Artikel 12

handelt von den Erfordernissen für die Ernennung der commerciellen Special-Inspectoren und der Oberinspectoren, von ihrer Besoldung, dem Avancement, der Disciplinarordnung und der Altersgrenze.

Artikel 13

handelt von den Erfordernissen für die Ernennung der Rechnungsrevisoren und ihrer subsidiären Verwendung bei den Finanzinspectoren.

Artikel 14

handelt von den Erfordernissen für das Avancement der Rechnungsrevisoren und ihrer Besoldung, der Disciplinarordnung und der Altersgrenze und enthält eine transitorische Massregel hinsichtlich der aus der Classe der Bauschaffner des Brücken- und Strassenbaues und der Bergwerks-Controlore entnommenen Rechnungsrevisoren.

Artikel 15.

Die Arbeitscontrolore sind speciell mit der Ueberwachung der reglementarischen Bestimmungen über die Arbeit der Angestellten der Gesellschaften, die Führung und den Lauf der Züge und mit der Prüfung der Dienstaustheiler für Maschinenführer und Heizer und der Zugrapporte betraut.

Sie können in keinem Falle zu einem anderen als dem ihnen angewiesenen Dienste verwendet werden.

(Folgen die Erfordernisse für die Ernennung und das Avancement, die Bestimmungen über Besoldung, Disciplinarordnung und Altersgrenze.)

Artikel 16.

Der Director des Aufsichtsdienstes vereinigt zu einem Ausschuss unter seinem Präsidium, behufs Prüfung derjenigen Fragen, welche den gesammten Dienst betreffen, die Chefingenieure des Aufsichtsdienstes der in Betrieb befindlichen Linien, den General-Controlor, Vorsteher des commerciellen Betriebes und erforderlichen Falles den mit der Aufsicht über die Vorarbeiten und die Ausführung der neuen Linien betrauten General-Inspector oder den für die Wahrnehmung dieses Dienstes dem Director des Aufsichtsdienstes zugetheilten Chefingenieur.

Die mit der Prüfung der Rechnung der Gesellschaft betrauten Finanzinspectoren wohnen den Sitzungen mit beschliessender Stimme bei.

Ein Oberinspector des commerciellen Betriebes oder bei seiner Verhinderung einer der Aufsichts-Ingenieure übt die Functionen des Secretärs mit berathender Stimme aus.

Der Ausschuss hat insbesondere jedes Jahr einen Bericht über die Ergebnisse der Geschäftsführung der laufenden Budgetperiode und über das Budget der folgenden Periode vorzulegen.

Artikel 17.

Die Stammliste des Personals der verschiedenen Dienstabtheilungen, der Sitz der Beamten und Angestellten ausser den Vorstehern und die Ausdehnung des Bezirkes, die Vertheilung der jedem Aufsichtsdienst zugewiesenen Geschäfte unter die Beamten und die Ausführungsbestimmungen für jeden Dienst werden vom Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt.

Artikel 18.

Kein Beamter oder Angestellter eines Aufsichtsdienstes über eine Gesellschaft kann zum Eintritt in den Dienst dieser Gesellschaft ermächtigt werden, wenn er nicht seit mindestens 5 Jahren aufgehört hat, den Aufsichtsdienst auszuüben.

Kein Beamter oder Angestellter kann in den Aufsichtsdienst über eine Gesellschaft, in deren Diensten er gestanden, berufen werden, wenn er nicht seit mindestens 5 Jahren aus dem Dienste ausgetreten ist.

Artikel 19.

Das gegenwärtige Decret ist nicht anwendbar auf die algerischen Eisenbahnen, auf die Eisenbahnen Korsikas und auf die im Innern von Paris errichteten Eisenbahnen, für welche der Minister der öffentlichen Arbeiten den Aufsichtsdienst durch einen besonderen Erlass regelt.

Artikel 20.

Alle früheren, dem gegenwärtigen Decret entgegenstehenden Bestimmungen sind aufgehoben.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Verlegung einer Strassenübersetzung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 25. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die vom Bezirksstrassenausschusse in Wolkersdorf beabsichtigte Verlegung der gegenwärtig in km 25·247 der Strecke Wien—Brünn bestehenden 4 m breiten Feldwegübersetzung nach Kilometer 25·263 unter Umwandlung derselben in eine 7 m breite Bezirksstrassenübersetzung nebst Herstellung eines Schilderhauses daselbst zur Ausführung genehmigt. [17. Juli, Z. 41.739.]

— (Führung einer Wasserleitung durch ein Bahnobject.) Für Zwecke der Gemeinde Lichtowitz wurde durch das Bahnobject in km 501·943 der Strecke Prag—Bodenbach die Wasserleitung geführt. [12. Juli, Z. 36.715.]

— (Anbau an das Aufnahmsgebäude in Greifendorf.) In der Station Greifendorf wird an das Aufnahmsgebäude ein ebenerdiger Anbau hergestellt. [23. Juli, Z. 43.097.]

— (Verladerampe und Durchfahrt-Erbreiterung in Theresienstadt.) In der Station Theresienstadt wird eine Verladerampe von 100 m Länge nebst den erforderlichen Manipulationsgeleisen hergestellt und die Durchfahrt in km 488·6/7 erbreitert. [12. Juli, Z. 34.093.]

— (Linie Wien—Brünn: Signalhütten bei Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 2 in Frischau, Nr. 1 in Mislitz und Nr. 1 in Kromau wurde je eine gemauerte Signalhütte hergestellt. [27. Juli, Z. 43.610.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 23. Juli, Z. 33.790, dem Reichtags-Abgeordneten Josef Markús, dem Blasius Csikos und dem Gutsbesitzer Arthur Bischitz für eine von der Station Vámos-Györk der Linien Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa (Kaschau) und Vámos-Györk—Gyöngyös der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Jász-Arokszállás, Tárna-Örs, Erk und die Gemarkung der Gemeinde Boczonád in der Station Heves mit der Linie Kis-Ujszállás—Kis-Terenne der Mátraer Localbahn verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 24. Juli, Z. 43.133, dem Heinrich Paikert
   a) für eine von der Station Kis-Jenö-Erdöhegy der Linie Kétégyháza—Uj-Szent-Anna der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen abzweigende, im Bereiche des Comitates Arad über Szintye, Seprös, Apáthi und die Gemarkung der Gemeinde Barakony bis Talpas (Comitat Bihar),
   b) für eine von der zukünftigen Station Seprös der Linie a) abzweigende bis Somoskesz

   führende schmalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 24. Juli, Z. 44.315, dem Bauunternehmer Ingenieur Stefan Popper für eine von einem geeigneten Punkte der Kolozsvárer (Klausenburger) Strasseneisenbahnen nächst Kolozs-Monostor abzweigende,
   a) einerseits über Szász-Fenes, Szász-Lona und die Gemarkung der Gemeinde Gyalú bis Hideg-Szamos,
   b) andererseits von der zukünftigen Station Szász-Lona der Linie a) abzweigende, bis Magyár-Fenes

   führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 24. Juli, Z. 47.039, dem Budapester Advocaten Dr. Géza Rakovszky
   a) für eine von der Station Bánhida der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a/L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Környe, Kecskéd, Dad und die Gemarkung der Gemeinde Császár in der Station Kisbér mit der Linie Uj-Szöny—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) verbindende,
   b) für eine von der Station Kisbér der Linie a) abzweigende und diese über Bakony-Magyar-Szombathely, Bank, Lázi, Románd, Gicz, Bakony-Tamási, Pap-Teszér und die Gemarkung der Gemeinde Csót in der Station Pápa mit der Linie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende

   normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 24. Juli, Z. 52.988, dem Reichstags-Abgeordneten Dr. Béla Rudnyánszky und Consorten für eine von der Station Nagy-Károly der Linien Debreczen—Királyháza und Nagy-Károly—Zilah der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und selbe über Csanállos, Vállaj, Nagy-Ecsed, Fábiánháza, Molnártanya, Györtelek und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Kocsord in der Endstation Mátészalka mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Nyiregyháza—Mátészalka verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Ministerial-Erlass, die Genehmigung der Umgestaltung des derzeitigen Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb betreffend.) In Angelegenheit der projectirten Einführung der elektrischen Kraft als Motor auf den derzeit mit Pferdekraft betriebenen Linien der Budapester Strassenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24 und Nr. 72) hat, wie aus Budapest berichtet wird, der kgl. ungar. Minister des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsminister den auf die Umgestaltung der Budapester Pferdebahn bezüglichen Beschluss des hauptstädtischen Municipal-Ausschusses, bezw. den in dieser Angelegenheit zwischen dem Municipium der Hauptstadt und der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft vereinbarten Vertrag unter Ablehnung aller gegen diesen Beschluss eingereichten Recurse genehmigt.

Bau der Eisenbahn-Donaubrücke zwischen Esztergom (Gran) und Párkány. (Baufortschritte und Brückentaufe.) Der Bau der auf Rechnung der kgl. ungar. Regierung in Ausführung begriffenen eisernen Brücke über die Donau zwischen Esztergom und Párkány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 und Nr. 132 ex 1893) ist bereits soweit vorgeschritten, dass die Eröffnung derselben für den Eisenbahn-, Strassenfuhrwerks- und Personenverkehr voraussichtlich im Laufe des Monates September stattfinden wird. Wie aus Budapest berichtet wird, hat Se. Majestät zu genehmigen geruht, dass die Brücke auf den Namen ihrer k. u. k. Hoheit der Erzherzogin Maria Valeria getauft werde. Die genannte Brücke wird die im Bau begriffene donaurechtsuferseitige Linie Budapest—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und Nr. 36 ex 1894), ferner die Linie Esztergom—Almás-Füzitö und durch deren Vermittlung die donaurechtsuferseitige Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Budapest—Bruck a. d. L. mit deren donaulinksuferseitigen Hauptlinie Budapest—Marchegg verbinden und von Bedeutung für den Wechselverkehr in radialer Richtung zwischen dem nordwestlichen und dem südwestlichen Betriebsnetze Ungarns via Györ (Raab) sein.

Ungarisches Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau. (Jahresbericht pro 1894.) Dem soeben erschienenen Berichte des Ungarischen Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau über die Gestion im Betriebsjahre 1894 zufolge wurden

I. an reinen Transporteinnahmen abgerechnet: fl. 13,880.555, Mk. 91.183 und Frcs. 31.269;

II. Saldi gelangten zum Ausgleich:
   a) bei der gemeinsamen Saldirungsstelle in Wien fl. 140.809 und Mk. 62.336,
   b) bei der Saldirungsstelle in Berlin Mk. 2015 und Francs 27.023.

Am interessantesten ist der Umfang der Frachterstattungs-Ansprüche. Hievon entfallen: 12.885 Geschäftsstücke auf Rückvergütungen, 1714 Geschäftsstücke auf Erläuterungen. Im Berichtsjahre standen insgesammt in Verwendung 283 Tarife, und zwar 106 Verbandstarife, 174 Localtarife und 3 Militärtarife. Der Beamtenstand beläuft sich auf 43 von den Theilnehmern zugetheilt, während 13 als eigene Beamte in den Personalstand des Bureau gehören. Der Umfang der Geschäfte und die Detailleistungen des Bureau im Betriebsjahre sind in besonderen Tabellen nachgewiesen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate Mai.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Mai vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	11
	in Stationen	21
Zusammenstösse	auf freier Bahn	—
	in Stationen	14
sonstige Betriebsunfälle		118
	zusammen	164

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	3	28
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	21	68
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	4
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	20	8
zusammen	44	108

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Verwaltungsbezirk der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction in Berlin	—	1
„ Cassel	1	—
„ Köln a. Rh.	—	1
„ Danzig	—	1
„ Elberfeld	—	2
„ Erfurt	1	4
„ Essen	—	6
„ Frankfurt a. M.	—	8
„ St. Johann-Saarbrücken	—	2
königlich Sächsischen Staatseisenbahnen	1	2
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	—	1
wie vor	3	28

Bei den Betriebsunfällen wurden
34 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
117 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von
35.705 km . . . . 158 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von
2301 km . . . . 6 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	226	157
bei den Privatbahnen	384	186

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
die Main-Neckar-Eisenbahn,
der Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Kattowitz und
die grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen;
bei den Privatbahnen
die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn,
die Werra-Eisenbahn und
die Hessische Ludwigs-Bahn.

Russland. (Die Grosse Sibirische Eisenbahn.) Mit Rescript vom 17. März 1891 wurde von dem verstorbenen Kaiser von Russland Alexander III. das Project zur Erbauung der Grossen Sibirischen Eisenbahn genehmigt und die Ausführung derselben dem damaligen Grossfürsten-Thronfolger, gegenwärtig regierenden Kaiser Nicolai II., unterstellt, worauf am 12. Mai 1891 zu Wladiwostok in Gegenwart des letzteren die Grundsteinlegung zu dem Unternehmen stattfand. Kaiser Nicolai II. hat auch nach seiner Thronbesteigung das Präsidium des Comité, welches für die oberste Leitung des Baues eingesetzt ist, beibehalten. Nach dem Projecte soll die Grosse Sibirische Eisenbahn aus folgenden Linien bestehen:

	Werst
Tscheljabinsk—Ob	1328
Ob—Irkutsk	1754
Irkutsk—Missowskaja	292
Missowskaja—Stretensk	1009
Stretensk—Chabarowka	2000
Chabarowka—Grafskaja	347
Grafskaja—Wladiwostok	382

Die Gesammtlänge der Sibirischen Eisenbahn wird somit 7112 Werst = 7586 km betragen, worin die Zweiglinien zu den Hauptflüssen, welche von der Bahn berührt werden, inbegriffen sind. Die Kosten des Baues sind auf 350,210.482 Rubel veranschlagt (49.242 Rubel pro Werst).

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Besichtigung des Gutes durch den Empfänger vor der Abnahme.) Von einer Station der Französischen Ostbahn war dem Adressaten einer Sendung Glasflaschen die Besichtigung des Gutes vor der Empfangnahme gestattet worden. Die Folge davon war, dass er die Annahme der Sendung wegen nicht mustergetreuer Lieferung verweigerte und der Absender von der Eisenbahn um anderweitige Dispositon angegangen wurde. Der letztere wendete dagegen ein, dass von ihm Verfügung nicht verlangt werden könne, weil der Prüfung des Gutes die Einlösung des Frachtbriefes vorausgehen müsse, diese Einlösung aber nach Art. 15 des internationalen Uebereinkommens das Verfügungsrecht des Absenders aufhebe. Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern, das in der Sache um seine Ansicht befragt wurde, hat sich dahin ausgesprochen, dass es durch das internationale Uebereinkommen nicht verboten ist, vor der Uebernahme durch den Adressaten das Gut zur Besichtigung zu stellen. Die Frage, ob die Eisenbahn hiezu berechtigt oder verpflichtet sei, gehöre dem Verfahren bei Ablieferung der Güter an, welches laut Art. 19 des internationalen Uebereinkommens sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen oder reglementarischen Bestimmungen richtet. Soviel dem Centralamt bekannt, untersagen die auf die Ablieferung der Güter in Frankreich, bezw. bei der Französischen Ostbahn bezüglichen Vorschriften die Prüfung des Gutes vor dessen Annahme durch den Empfänger nicht. Unter der Voraussetzung, dass diese Verwaltung die Besichtigung nicht verboten hat, konnte die Empfangsstation dieselbe ohne vorherige Einlösung des Frachtbriefes gestatten. Erfolgt hierauf die Weigerung, das Gut in Empfang zu nehmen, so ist davon als von einem Ablieferungshinderniss der Absendestation Mittheilung zu machen.
[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1895, Nr. 7, S. 241.]

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 19. Juli wurde unter Vorsitz des Präsidenten Julius Freiherrn von Born und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Dr. August Weber, die XV. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 17 Actionäre in Vertretung von 7030 Actien und 1418 Stimmen anwesend. Der pro 1894 erstattete Geschäftsbericht macht Mittheilung über die Uebergabe der gesellschaftlichen Linien an die Staatsverwaltung, die Emission der 3perc. Prioritätsanleihe von 70 Millionen Kronen, die Reduction des Actiencapitals und über die Ausgabe der neuen Actien und der Certificate. Die Bilanz schliesst mit einem Reingewinne von 120.660 fl., welcher ausschliesslich aus den Zinsenerträgnissen stammt. Der Bericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. In gleicher Weise wurden die Anträge auf Vertheilung einer Dividende von 7 fl. = $3^1/_2$ pCt. und auf Auszahlung von 100 fl. auf die Certificate genehmigt. In Beantwortung einer Anfrage theilte der Vorsitzende mit, dass auf die Certificate wahrscheinlich eine weitere Auszahlung von 40 fl. werde erfolgen können. Bei der schliesslich vorgenommenen Neuwahl des Verwaltungsausschusses wurden die bisherigen Mitglieder mit der Functionsdauer bis zur nächsten Generalversammlung wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXXXIX. Stückes.) Das am 12. August herausgegebene CXXXIX. Stück enthält unter

Nr. 1248: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 6. August 1895, Z. 29.446, betreffend die Wiedergestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Békés und das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Baranya in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1249: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 9. August 1895, Z. 22.890, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Modruš-Fiume, Syrmien und Virovitica, einschliesslich dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Steiermark.

Nr. 1250: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 6. August 1895, Z. 123.496, betreffend die Zulassung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Békés und das Verbot der Schweineeinfuhr aus dem Comitate Baranya in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1251: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. August 1895, Z. 76.592, betreffend Einfuhrverbot für Schweine aus den Comitaten Modruš-Fiume, Virovitica, einschliesslich des Stadtgebietes Essegg, dann Syrmien in Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Nr. 1252: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 6. August 1895, Z. 15.772, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Békés und das Verbot der Schweineeinfuhr aus dem Comitate Baranya in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1253: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. August 1895, Z. 23.819, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1254: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 6. August 1895, Z. 10.404, betreffend die Ausdehnung des Einfuhrverbotes für lebende Schweine aus Croatien-Slavonien nach Kärnten auf die Comitate Modruš-Fiume, Virovitica und Syrmien, sowie auf die kgl. Freistadt Essegg.

Nr. 1255: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 6. August 1895, Z. 10.319, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Békés und das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Comitate Baranya in Ungarn nach Krain.

— (Inhalt des CXL. Stückes.) Das am 13. August herausgegebene CXL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1256: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 8. August 1895, Z. 10.540, betreffend das Verbot der

Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Modruš-Fiume, Virovitica und Syrmien, sowie dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Krain.

Nr. 1257: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 7. August 1895, Z. 13.142, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Békés und das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Comitate Baranya in Ungarn in die Bukowina.

Nr. 1258: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 7. August 1895, Z. 13.117, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen und Schweinen, sowie von thierischen Rohstoffen und Rauhfutter aus der Gemeinde Derska in Rumänien in, bezw. durch die Bukowina.

Nr. 1259: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 7. August 1895, Z. 9024, betreffend die Aufhebung der Beschränkungen in der Einfuhr von Klauenthieren aus Böhmen, Galizien und dem Centralviehmarkte zu St. Marx in Wien nach Salzburg.

Nr. 1260: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 9. August 1895, Z. 9135, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Modruš-Fiume, Virovitica und Syrmien, sowie dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Salzburg.

Nr. 1261: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 10. August 1895, Z. 13.603, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Oberösterreich.

Nr. 1262: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 9. August 1895, Z. 13.466, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Modruš-Fiume, Virovitica, Syrmien und dem Stadtgebiete Essegg in Croatien nach Oberösterreich.

Nr. 1263: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 12. August 1895, Z. 77.695, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine nach Niederösterreich.

Nr. 1264: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 8. August 1895, Z. 29.812, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Modrus-Fiume, Syrmien und Virovitica, einschliesslich des Stadtgebietes Essegg in Croatien-Slavonien nach Mähren.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Juli 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	86·44	—	86·44	—	—	—	—	—
Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	44·63	—	44·63	—	—	—	—	—
Hafer	463·25	100·07	531·47	31·85	—	—	—	—
Erbsen	815·94	209·05	1.023·90	1·09	—	—	—	—
Bohnen	203·17	—	—	203·17	—	—	—	—
Raps	41·22	—	—	41·22	102·32	—	—	102·32
Wicken	23·93	—	23·93	—	—	—	—	—
Leinsamen	101·27	—	—	101·27	—	—	—	—
Leindotter	34·08	—	11·76	22·32	—	—	—	—
Thymothe	18·10	—	1·01	17·09	—	—	—	—
Diverse	2.697·43	1.523·09	1.778·91	2.441·61	202·50	—	101·55	100·95
Zusammen	4.529·46	1.832·21	3.502·05	2.859·62	304·82	—	101·55	203·27
Versicherungswerth . . fl.	72.635	23.016	35.401	60.250	3.900	—	12.000	2.700
Spiritus	4.262·61	656·18	315·63	4.603·16	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	70.159	10.499	5.049	75.609	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	560	—	—	560	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	11	4	4	11	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	16.707	6.206	6.206	16.707	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	11	4	4	11	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	16.707	6.206	6.206	16.707	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	9.700	3.600	3.600	9.700	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages IV zum Zucker-Ausnahmetarife vom 1. October 1891:

Mit 1. September 1895 tritt ein IV. Nachtrag zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker vom 1. October 1891 in Wirksamkeit, welcher neue Frachtsätze für die schweizerischen Stationen Affoltern bei Höngg und Altstetten (Zürich) enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. August 1895. [585]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Theil II, 1. Heft, vom 1. December 1888.
Frachtsätze für den Verkehr mit Kufstein und Salzburg betreffend.

Insoweit in den Tarifen:
Theil II, 1. Heft, vom 1. September 1891,
Theil II, 2. Heft, vom 1. August 1895, und
Theil II, 3. Heft, vom 1. September 1892
des Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehres sammt Nachträgen billigere Frachtsätze für Kufstein und Salzburg enthalten sind, als im Tarife Theil II, 1. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888, gelangen ab 1. September 1895 die billigeren Frachtsätze auch im Verkehre mit Kufstein, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, bezw. Salzburg, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande zur Anwendung.

Wien, am 14. August 1895. [586]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarif Nr. II für Getreide u. s. w. vom 15. Juli 1892.

Am 1. September 1895 tritt der Nachtrag II zu dem vom 15. Juli 1892 giltigen Ausnahmetarife Nr. II für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen, Ergänzungen und Aenderungen des alphabetischen Verzeichnisses der Schiffsstationen, Aenderungen der Schnitttafeln a und b und endlich Ergänzung der Reexpeditionstabelle.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 0·12 fl. ö. W. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. August 1895. [587]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes Nr. IV.

Am 1. September 1895 gelangt ein neuer Ausnahmetarif Nr. IV für den Getreideverkehr von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, ferner nach Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, mit Umschlag in Wien oder Passau zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. August 1892 sammt Anhang und den Nachträgen I und II aufgehoben und ersetzt wird.

Jedoch bleiben die seitherigen Sätze für Kleie der Tariftabelle II (Verkehr mit Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) noch bis 30. November 1895 in Kraft.

Wien, am 12. August 1895. [588]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen etc.

Im Tarife für den bezeichneten Verkehr vom 1. Jänner 1895 ist mit Giltigkeit vom 1. September 1895 in der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen und Eisenwaaren auf Seite 28 in dem zweiten, in Klammern gesetzten Absatze der Position 3 der Abtheilung B zwischen den Worten „versilbert“ und „emaillirt“ das Wort „polirt“ einzuschalten.

Wien, am 13. August 1895. [589]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft I.

Druckfehler-Berichtigung.

Der Frachtsatz der Stückgutclasse I von Kalk nach Bucarest filaret (Seite 45 des Tarifheftes I) ist mit sofortiger Giltigkeit von 1087 auf **2087** Centimes für 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 12. August 1895. [590]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Frachtermässigung für Milch und die leer zurückgehenden Milchgefässe auf dem Hauptbahnnetze der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege gelangen für Milch und die leer zurückgehenden Milchgefässe, für beide Artikel bei Aufgabe als Eilgut, rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Frachtsätze der Güterclasse II, mit Gewichtsaufrundung von 5 zu 5 kg, zur Anwendung.

Die bestehende tarifmässige Minimalgebühr per 20 kr. pro Sendung wird hiedurch nicht alterirt.

Wien, am 9. August 1895. [591]

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zu den Heften 5 und 6.

Am 1. September 1895 treten folgende Nachträge in Kraft: Nachtrag V zu Theil II, Heft 5, und Nachtrag IV zu Theil II, Heft 6.

Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 1 und 2, sowie der sonstigen besonderen Bestimmungen, den neuen Ausnahmetarif Nr. 15 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren in Mengen unter 5000 kg zwischen Kapfenberg und sächsischen Stationen, ferner Berichtigungen der Haupttarife und der Nachträge.

Exemplare der obbezeichneten Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von je 6 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 14. August 1895. [592]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Im Anschluss an die Bekanntmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 75, pag. 1176, wird veröffentlicht, dass der vom 1. August an giltige Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau von jetzt an durch die Verbandsstationen käuflich zu erlangen ist.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. ((Nachtrag III zum Gütertarif, Theil II.) Mit Giltigkeit vom 20. August alten (1. September neuen) Stils wird zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil II, der III. Nachtrag, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen des Waarenverzeichnisses nebst Güterclassification, herausgegeben. Druckstücke sind auf den Verbandsstationen kostenfrei erhältlich.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag II zum Tarifheft III C.) Zum Tarifheft III C (Verkehr Main—Neckar-Bahn und Directionsbezirk Frankfurt a/M.—Ostschweiz) ist mit Giltigkeit vom 15. August der II. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält anderweitige (ermässigte) Frachtsätze für die Station Friedrichsfeld M.N.B. Diese Frachtsätze gelten vom 15. August ab auch für den Verkehr zwischen Friedrichsfeld Badische Bahn und den betreffenden schweizerischen Stationen (Tarifheft III A). Ferner sind die in dem Nachtrag vorgesehenen Frachtsätze für die Station Wald der Vereinigten Schweizerbahnen auch für den Verkehr der Tössthal-Bahnstation Wald (Tarifhefte II C und II A) giltig.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1247	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, dann von Hruschau	Zöptau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metrischen Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1894, sub Post 2482, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Nachtrag III vom 1. Jänner 1892 zu dem Ausnahmetarife für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	39·7 kr.	36·3 kr.	3·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1248	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Königlich ungarischen Staatseisenbahnen	Rohspiritus	(siehe nachstehend)	a) Sátoralja-Ujhely b) Palota-Ujpest c) Nyiregyháza	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 20. August 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	(siehe nachstehend)		Im Kartirungswege		

von	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Kreuzer a)	b)	c)
Borki wielkie	134	177	142
Buczacz	130	173	138
Bukaczowce	119	162	127
Czernowitz	138	181	146
Czortków	138	181	146
Dzuryn	134	177	142
Hadyńkowce	140	183	148
Hatna	152	195	160
Hliboka	143	186	151
Hrebenów	68	111	76
Husiatyn	145	188	153
Jezierna	126	169	134
Jezupol	115	158	123
Kalinowszczyzna	136	179	144
Kolomea	124	167	132
Kopyczyńce	141	184	149
Krasne	111	154	119
Lemberg	100	143	108
Maxymówka	136	179	144
Monasterzyska	124	167	132
Niżniów	119	162	127
Ożydów	115	158	123
Pyszkowce	132	175	140
Sniatyn	130	173	138
Stanislau	111	154	119
Tarnopol	130	173	138
Wasylkowce	143	186	151
Zabłotce	117	160	125
Zadwórze	108	151	116
Zborów	122	165	130
Złoczów	117	160	125
Zuczka	138	181	146

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1249	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Colonialwaaren, und zwar: Kaffee und Gewürze etc., als Anis, Badian, Cacao, Cubeben, Fenchel, Gewürznelken, Ingwer, Kümmel, Muscatnüsse, Pfeffer, Piment, Safran, Senf, Thee, Vanille, Zimmt und ähnliche		Pascani, Station der Rumänischen Eisenbahn	1. Die Frachtsätze der Abtheilung a) werden bei Aufgabe von mindestens 5000 kg, diejenigen der Abtheilung b) bei Aufgabe von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Zahlung der Fracht für die vorbezeichneten Gewichtsmengen für den Frachtbrief und Wagen berechnet. 2. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes haben nur für Sendungen in der Richtung **nach Rumänien** Giltigkeit. 3. Das Aufladen der Sendungen in Deutschland hat der Versender auf eigene Kosten zu bewerkstelligen. Das Abladen in Rumänien dagegen wird von der Bahn besorgt, insofern es sich nicht um Colli handelt, welche laut den Bestimmungen des Localtarifes vom Empfänger abzuladen sind	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif		Centimes a) b)		Im Kartirungswege		
				Altona						923 761				
				Bremen (Hauptbhf. und Freibez.)						953 787				
				Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbhf.)						982 812				
				Danzig lege Thor						814 666				
				Danzig Olivaer Thor						814 666				
				Danzig Weichselbhf.						814 666				
				Elbing						814 666				
				Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbhf.)						982 812				
				Hamburg B.						923 761				
				Harburg H.						923 761				
				Königsberg i. Pr. Ost- und Kaibhf.						869 714				
				Neufahrwasser						814 666				
				Stettin C.G.-Bhf.						786 642				
				Swinemünde						842 691				
1250	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Oesterr. Nordwestbahn	Cellulose der Pos. H-29 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Zartlesdorf	Pelsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden verwendeten Wagen und Frachtbrief	Vom 1. September 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife		75 Kreuzer		Im Kartirungswege		
1251	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Buschtěhrader Eisenbahn	Glasflaschen der Pos. G-20 der Güterclassification des gem. Tariftheiles I	Neusattl	Wien K.F.J.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	98·6 kr.	75·6 kr.	23 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1252	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H, 20, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Berhometh a. S. Czudin Komarestie-Slobodzia Lukawetz a. S. Panka Petrontz a. S. Storożynetz Zadowa	Turka	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	22 19 19 20 19 16 16 19		Im Kartirungswege		
1253	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holzklötze aus der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I (wenn nicht zu Grubenzwecken bestimmt) als Frachtgut	Gottschee Reifnitz Skofelca	Dornegg-Feistritz	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife	39 38 29	Kreuzer 38 37 28	1 1 1	Im Kartirungswege		
1254	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalkstein der Pos. S. 58 des Tarif-Theiles I	Karlstein	Kriegern	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	32	28	4	Im Kartirungswege		
1255	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenröhren	Oderberg	Budapest -dunaparti teher-pályaudvár -fővárosi közraktárak -Józsefváros -nyugoti-pályaudvár -Lipótváros Köbánya alsó-pályaudvár - Felső - pályaudvár	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1895	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2	100·5	95·0	5·5	Im Kartirungswege		
1256	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisen und Stahl, auch verzinkt, der Pos. E—6 der Güterclassification auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen. Tarif. Theil I. vom 1. Jänner 1893	Komotau transit (für Sendungen von Teplitz Waldthor)	Franzensbad transit (für Sendungen nach Asch)	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 150 Tonnen (à 1000 kg) pro Versender.** 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Einhaltung der Tarifbestimmungen	Bis 15. October 1895	Localgütertarif. Theil II, giltig vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I—V	35·4 kr.	24·8 kr.	10·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender und Empfänger lautend. Dieselben dürfen keinen Rückvergütungsstempel der B. E. B. tragen, müssen bis längstens Ende November 1895 vorgelegt werden und werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1257	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus				Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895							

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 140 vom 6. December 1894 zu Pos. 2220—2224, Seite 2388, bezw. im Verordnungs-Blatte Nr. 9 vom 19. Jänner 1895, unter Pos. 190 für Spiritussendungen von Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina enthaltenen **besonderen Bemerkungen ad I—V** sind durch nachstehende Bemerkungen zu ersetzen, und zwar:

Besondere Bemerkungen ad I—V

der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 140 ex 1894, Pos. 2220—2224.

1. Im Allgemeinen findet die Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung unter Zugrundelegung der vorstehenden Frachtbegünstigungen in dem Falle, wenn die Partei auf dem Frachtbriefe den einzuhaltenden Transportweg nicht vorschreibt, stets auf der für die Partei günstigsten Route, ohne Rücksichtnahme auf die beim Transporte factisch benützten Bahnstrecken, Anwendung. Schreibt die Partei den einzuhaltenden Transportweg auf dem Frachtbriefe vor, so findet die vorbezeichnete Frachtberechnung nur dann statt, wenn der vorgeschriebene Transportweg in der betreffenden Relation nach Massgabe der Verkehrsleitungsvorschriften zu irgend einer Zeit zur Transportbedienung zugelassen ist, gleichviel ob letzteres zur Zeit der Abfertigung der Fall ist oder nicht. Bei Vorschreibung eines Transportweges, welcher in der betreffenden Relation nach den bestehenden Verkehrsleitungsvorschriften zu keiner Zeit transportberechtigt ist, werden die vorstehenden Frachtbegünstigungen nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet.
2. Eine Ausnahme findet bei den in Wien reexpedirten und den ab Prag loco und Lieben loco zum Versandt gelangenden Spiritussendungen insofern statt, als die im vorstehenden Punkte 1. angegebene Frachtberechnung zum Zwecke der Rückvergütung auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen
   a) bei den in Wien reexpedirten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Italien und den Alpenländern,
   b) bei den ab Prag loco und Lieben loco expedirten Sendungen nur im Verkehre nach der Schweiz, Tirol und Vorarlberg, sowie nach den Stationen der Südbahnstrecken Mürzzuschlag—Steinbrück (exclusive Bruck a. d. Mur), Steinbrück—Rann, Marburg—Prevali, Pragerhof—Polstrau, St. Peter—Nabresina—Görz und St. Peter—Mattuglie—Abbazia erfolgt, während im Verkehre nach allen übrigen (nicht sub a) und b)) genannten Ländern, bezw. Stationen, nach welchen die vorstehenden Frachtbegünstigungen gelten, dieselben stets nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet werden.

   Zur Erreichung der billigsten Fracht ist es daher in dem letztgenannten Falle erforderlich, für die betreffenden Sendungen in den bezüglichen Frachtbriefen an der hiefür vorgeschriebenen Stelle eine dementsprechende Kartirungsvorschrift (nicht etwa nur eine Transportweg-Vorschrift) anzugeben.

   Die auf Grund der vorstehenden Frachtbegünstigungen für Sendungen nach Wilten sich ergebenden Frachtsätze gelten in gleicher Höhe auch für Sendungen nach Innsbruck.
3. Die laut vorstehender Publication für Spiritussendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Stationen in Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, Vorarlberg und dem Küstenlande, ferner nach allen Austrittsstationen über die österr. Reichsgrenze ins Ausland, bezw. nach Laube—Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbquai bestehenden Tarifzugeständnisse finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in den öffentlichen Landeslagerhäusern in Lemberg oder Krakau, bezw. in den öffentlichen Lagerhäusern in Wien oder in dem Spiritusfreilager in Bielitz-Biala der Reexpedition unterzogen werden, und zwar auf der Route, auf welcher die Reexpeditionsstation gelegen ist. Für die von Galizien und der Bukowina nach Wien aufgegebenen, daselbst in einem öffentlichen Lagerhause eingelagerten und sodann nach den Elbe-Umschlagsplätzen weiter beförderten Spiritussendungen können somit die in der Publication Pos. 2222 für die Transportstrecke von Krakau loco und transit nach den Elbe-Umschlagsplätzen enthaltenen ermässigten Frachtsätze nicht beansprucht werden.

   Zum Zwecke der Erstattung der Frachtdifferenz innerhalb der vorgeschriebenen Frist sind vorzulegen:
   a) die auf das betreffende öffentliche Landeslagerhaus in Lemberg oder Krakau, bezw. öffentliche Lagerhaus in Wien oder auf das Spiritusfreilager in Bielitz-Biala als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport der Spiritussendungen von der betreffenden Versandtstation in Galizien und der Bukowina nach Lemberg, bezw. Krakau oder Wien oder Bielitz-Biala;
   b) die auf dasselbe Lagerhaus, bezw. Spiritusfreilager als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Weitertransport der eingelagerten Sendungen nach den vorgenannten Relationen,
   c) ausserdem im Verkehre nach den Elbe-Umschlagsplätzen die Original-Schiffsconnossements über den Transport der Sendungen per Elbe nach Hamburg.

   Sämmtliche Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt.

   Die aus Anlass der Reexpedition erwachsenen Lager-, Manipulations-, Reexpeditions- und sonstigen Gebühren bilden keinen Gegenstand der Rückvergütung.

Ergänzung. Südbahn-Gesellschaft. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 115 vom 9. October 1894, sub Pos. 1704, für Getreide aller Art ab diversen ungarischen Stationen nach Laibach S.B. und für die hieraus erzeugten Mahlproducte ab Laibach S.B. nach Triest S.B. oder Fiume mit der Bestimmung zum Exporte nach England publicirte Frachtbegünstigung hat bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, unter Aufrechthaltung der sonstigen Bestimmungen dieser Publication auch für solche Transporte Giltigkeit, bei welchen die Mahlproducte innerhalb dreier Monate nach deren Einlangen in Triest S.B. oder Fiume nach Brasilien zur Verschiffung gelangen und die erfolgte Verschiffung in der vorgeschriebenen Weise bestätigt wird.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 97. **Wien, 20. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate Juni 1895
und Vergleich der Einnahmen im ersten Semester 1895 mit jenen der gleichen Periode 1894.

Im Monate Juni 1895 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate Juni 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 16,190.268 Personen und 8,460.879 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 28,215.315 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 951 fl. — Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 13,137.047 Personen und 8,144.161 t Güter 27,600.672 fl. oder per Kilometer 956 fl., daher resultirt für den Monat Juni 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0·5 pCt.

Im ersten Semester 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 69,740.524 Personen und 51,935.563 t Güter, gegen 65,737.627 Personen und 50,371.313 t Güter im Jahre 1894, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 158,324.828 fl., im Vorjahre auf 161,302.027 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im ersten Semester des laufenden Jahres 29.654 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.746 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1895 auf 5339 fl., gegen 5611 fl. im Vorjahre, d. i. um 272 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1895 auf 10.678 fl., gegen 11.222 fl. im Vorjahre, d. i. um 544 fl., mithin um 4·8 pCt ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten sechs Monate 1895 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1895 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. K. k. Staatsbahn Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn)	81.804
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	56.670
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	33.498
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	30.048
5. Leoben-Vordernberger Bahn	24.434
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	22.626
7. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	22.356
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.548
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.220
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	17.495
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.142
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.792
13. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.796
14. Böhmische Nordbahn	12.044
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.744
16. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.442
17. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.382
18. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.892
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.848
20. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	9.646
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	7.912
22. Eisenbahn Wien-Aspang	7.818
23. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.412
24. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.184
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.640
2. Localbahn Swoleňowes-Smečna	18.945

3. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf) 16.154
4. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf 14.126
5. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway) 12.178
6. Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway) 11.080
7. Stauding-Stramberger Localbahn 10.362
8. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb) 10.202
9. Eisenbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald 9.834
10. Bozen-Meraner Bahn 9.314
11. Kuttenberger Localbahn 9.130
12. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz 8.562
13. Neutitscheiner Localbahn 8.048
14. Budapester Localbahnen 6.980
15. Localbahn Dolina-Wygoda 6.906
16. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co. 6.484
17. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf) 6.406
18. Wittmannsdorf - (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn 6.074
19. K. k. Staatsbahn Königshan - Schatzlar (im Privatbetriebe) 5.816
20. Localbahn Petroszény-Lupény 5.400
21. Localbahn Innsbruck - Hall i. T (Dampftramway) 5.344
22. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges. . 4.580
23. Gölnitzthal-Bahn 4.474
24. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn . . . 4.200
25. Poprádthal-Bahn 4.088
26. Localbahn Mösel-Hüttenberg 3.990
27. Unterkrainer Bahnen 3.986
28. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan) 3.786
29. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. 3.742
30. Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn 3.490
31. Ungthal-Bahn 3.418
32. Bukowinaer Localbahnen 3.410
33. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen 3.410
34. Eisenbahn Vinkovce-Brčka 3.320
35. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . 3.310
36. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe) 3.254
37. Localbahn Gleisdorf-Weiz 3.212
38. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft . . 3.170
39. Kremsthal-Bahn 3.154
40. Localbahn Fehring-Fürstenfeld 3.040
41. Localbahn Gran—Almás-Füzitö 3.040
42. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . . 2.930
43. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn 2.854
44. Localbahn Potscherad-Wurzmes 2.806
45. Localbahn Nagy-Károly—Somkut 2.762
46. Számosthal-Bahn 2.682
47. Háromszéker Localbahnen 2.654
48. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 2.616
49. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.606
50. Torontaler Localbahnen 2.602
51. Zagorianer Bahn 2.512
52. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz 2.450
53. Localbahn Strakonitz-Winterberg 2.434
54. Localbahn Zsebely-Csakovár 2.423
55. Localbahn Eperies-Bartfeld 2.400
56. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 2.392
57. Localbahn Szathmár-Nagybánya 2.350
58. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 2.346
59. Localbahn Kaschau-Torna 2.322
60. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. . 2.320
61. Localbahn Asch-Rossbach 2.290
62. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 2.262
63. Mühlkreis-Bahn 2.256
64. Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft 2.244
65. Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen 2.242
66. Terret-Kowásznaer Localbahn 2.174
67. Localbahn Plan-Tachau 2.130
68. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 2.106
69. Localbahn Auspitz 2.076
70. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . 2.052
71. Localbahn Wotic-Selčan 2.004
72. Steyrthal-Bahn 1.980
73. Böhmische Commercialbahnen 1.966
74. Slavonische Localbahn 1.902
75. Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá . . . 1.882
76. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha 1.876
77. Csetnekthal-Bahn 1.866
*78. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft 1.834
79. Mährische Westbahn 1.830
80. Kolomeaer Localbahnen 1.816
81. Localbahn Wodňan-Prachatitz 1.808
82. Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály 1.774
83. Biharer Vicinalbahnen 1.770
84. Szilágysager Eisenbahn 1.750
85. Löcsethal-Bahn 1.750
86. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz 1.748
87. Muranythal-Bahn 1.722
88. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen) 1.694
89. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.684
90. Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass . 1.656
91. Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton 1.650
92. Gailthal-Bahn 1.610
93. Zsitvathal-Bahn 1.604
94. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . 1.534
95. Welser Localbahn 1.532
96. Székler Eisenbahn 1.518
97. Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth 1.462
98. Murthal-Bahn 1.440
99. Localbahn Szepes-Bélá—Podolin 1.414
100. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta 1.396
101. Haraszti-Ráczkever Localbahn 1.376
102. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.366
103. Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes . . 1.364
104. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.350
105. Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma . 1.336
106. Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic . . . 1.280
107. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely . 1.276
108. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar 1.240
109. Localbahn Körös-Belovár 1.236
110. Felek-Fogaraser Localbahn 1.150
111. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 1.130
112. Localbahn Versec—Kubin-Dunapart . . . 1.114
113. Békéser Comitatsbahnen 1.084
114. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.072
115. Matraer Vicinalbahnen 1.038
116. Localbahn Steinamanger-Rum 1.038
117. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy . . . 982
118. Friauler Localbahn 976
119. Mezötur-Turkever Eisenbahn 962
120. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja . 950

121. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	866
122. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	860
123. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	854
124. Békes-Csánader Localbahn	792
125. Localbahn Kaposvár-Mocsolád	664
126. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	592
127. Localbahn Borossebes-Menyháza	586
128. Localbahn Warasdin-Golubovec	532
129. Taraczthal-Bahn	152

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sechs Monaten 1895 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	12·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	6·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	6·2
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	3·9
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·7
Böhmische Nordbahn	3·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	2·4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	0·8
K. k. Staatsb. Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn	0·1

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	167·7
Localbahn Budapest-Lajosmizse	54·7
Localbahn Haraszti-Ráczkev	53·5
Localbahn Zsebely-Csakovár	49·5
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	46·6
Localbahn Kaschau-Torna	36·7
Localbahn Petroszény-Lupény	33·8
Localbahn Ruma-Vrdnik	28·3
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	20·6
Localbahn Swoleňowes-Smečna	19·8
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	18·2
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	16·3
Békés-Csánader Localbahn	15·4
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	14·9
Slavonische Localbahn	14·5
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	14·4
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	12·8
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	12·6
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	12·3
Számosthal-Bahn	12·0
Budapester Localbahnen	11·8
Localbahn Strakonitz-Winterberg	11·4
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	11·3
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	10·9
Poprádthal-Bahn	9·8
Ungthal-Bahn	9·2
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	9·1
Kuttenberger Localbahn	9·0
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	8·4
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	8·4
Kremsthal-Bahn	8·3
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	7·7
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	7·7
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	7·5
Bozen-Meraner Bahn	7·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	7·4
Haromszéker Localbahnen	7·4
Localbahn Wodňan-Prachatitz	7·0
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	6·8
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	6·7
Localbahn Vinkovce-Brčka	6·6
Vicinalbahn Debreczen—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	6·3
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	5·9
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	5·8
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	5·2
Neutitscheiner Localbahn	5·1
Felek-Fogaraser Localbahn	4·9
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	4·7
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	4·5
Löcsethal-Bahn	4·4
Bihárer Vicinalbahn	4·0
Szilágysager Eisenbahn	4·0
Localbahn Eperies-Bartfeld	3·9
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	3·1
Localbahn Asch-Rossbach	2·8
Székler Eisenbahn	2·7
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	2·7
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2·2
Vicinalbahn Száthmár—Nagybánya	2·2
Mährische Westbahn	2·0
Localbahn Warasdin-Golubovec	1·9
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	0·7
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	0·5
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	0·1

Die Mühlkreis-Bahn hat keine Differenz der kilometrischen Ergebnisse gegenüber dem Jahre 1894.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sechs Monaten 1895 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·2
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·6
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	1·4
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·5
Eisenbahn Wien-Aspang	1·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	2·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·4
Mohács-Fünfkirchner Bahn	7·3
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	8·3
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	9·8
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	20·0

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Mösel-Hüttenberg	0·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	0·5
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0.9
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1·3
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	1·4
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1·7
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1·8
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	2·5
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	2·5
Localbahn Gleisdorf-Weiz	3·0
Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	3·3
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3·4
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	3·9
Mezötur-Turkever Eisenbahn	4·5
Matraer Vicinalbahnen	4·6
Steyrthal-Bahn	5·0
Gölnitzthal-Bahn	6·3
Holics-Gödinger Localbahn	6·5
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	6·8
Böhmische Commercialbahnen	6·9
Torontaler Localbahnen	7·7
Localbahn Dolina-Wygoda	7·8
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	7·9
Stauding-Stramberger Localbahn	8·1
Muranythal-Bahn	9·1
Zagorianer Bahn	9·4
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	9·5
Welser Localbahn	11·6
Bukowinaer Localbahnen	12·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	12·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	13·1
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	13·8
Békéser Comitatsbahnen	15·4
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	15·8
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	19·2
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	19·4
Terret-Kowasznaer Localbahn	20·9
Unterkrainer Bahnen	21·9
Kolomeaer Localbahnen	23·9
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	24·1
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	26·8
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	35·0
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	36·4
Localbahn Borossebes-Menyháza	42·1
Friauler Bahn	66·1
Taraczthalbahn	79·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Juni 1895 gegen das Vorjahr erzielte Mehreinnahme erscheint durch den stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe und den durch die Pfingstfeiertage bedingten regeren Personenverkehr begründet.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene pro 1895 vom 1. Jänner bis Ende März definitiv, ab April provisorisch nachgewiesen.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahme im Personenverkehre und der Ausfall beim Güterverkehre sind den in den Monat Juni 1895 gefallenen Pfingstfeiertagen zuzuschreiben.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juni 1895 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 19.153, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 12.953, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 6200, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 25.972, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 8572, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 17.400 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem schwächeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern, beim Unternehmen lit. B aus dem Verkehre von diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des Jahres 1895 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner und Februar 1895 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Eisenbahnen, exclusive der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, ergibt sich für den Monat Juni 1895, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, a) im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 905.453 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 491.115 und b) im Güterverkehre trotz einer Minderbeförderung von 9127 t eine Mehreinnahme von fl. 24.327.

Es beziffert sich sonach die erzielte Mehreinnahme im Ganzen auf fl. 515.442.

Die im Personenverkehre ausgewiesene Mehrfrequenz, resp. Mehreinnahme resultirt aus einer Mehrfrequenz von 769.972 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 409.079 auf den westlichen Linien, sowie aus einer Mehrfrequenz von 135.481 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 82.036 auf den östlichen Linien.

Die Frequenz- und Einnahmensteigerung im Personenverkehre findet ihre Erklärung in dem Umstande, dass im Berichtsmonate nicht nur günstiges Reisewetter vorherrschte, sondern in denselben auch 8 Sonn- und Feiertage fielen — darunter die Pfingstfeiertage — gegen 5 im gleichen Monate des Vorjahres.

Im Güterverkehre resultirte auf den westlichen Linien, bei einer Minderbeförderung von 20.279 t, eine Mindereinnahme von fl. 50.100, wogegen auf den östlichen Linien sich eine Mehrbeförderung von 11.152 t mit einer Mehreinnahme von fl. 74.427 ergibt.

Die Minderfrequenz und der Einnahmenausfall auf den westlichen Linien sind durch die in Folge Viehseuchen hervorgerufene Minderbeförderung von lebendem Vieh (2142 Wagen), ferner von Erzen (376 Wagen) und Eisen- und Stahlwaaren (204 Wagen) erklärlich.

Des Weiteren sind auch die vielen Feiertage eine Mitursache des Ausfalles im Güterverkehre auf den westlichen Linien.

Die auf den östlichen Linien eingetretene Steigerung im Beförderungsquantum sowohl wie in der Einnahme

ist der namhaften Ausfuhr von Schnitt-, Bau- und Grubenholz (1946 Wagen) nach Russland, Rumänien und Deutschland, sowie einem stärkeren Verkehre in Ziegeln (380 Wagen), Petroleum (320 Wagen) und Kalk (164 Wagen) zuzuschreiben. Im Getreideverkehre ist hingegen ein Ausfall von 2800 Wagen zu verzeichnen.

Böhmische Westbahn. Im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres ist im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 7904 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 4082, im Güterverkehre dagegen eine Minderbeförderung von 24.174 t und eine Mindereinnahme von fl. 15.119 eingetreten.

Die Frequenz- und Einnahmensteigerung im Personenverkehre dieser Bahn hat die gleiche Ursache wie die bezüglichen Plusziffern der übrigen k. k. Staatsbahnlinien.

Der Ausfall im Güterverkehre ist auf die Minderbeförderung von Erzen, Eisen und Zucker zurückzuführen.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Der Personenverkehr hat eine Zunahme von 26.199 Personen und eine Mehreinnahme von fl. 9859, dagegen der Güterverkehr eine Abnahme von 3986 t mit einer Mindereinnahme von fl. 3013 im Entgegenhalte zu den Ergebnissen des gleichen Monates des Vorjahres erfahren.

Für den Mehrerfolg im Personenverkehre gelten die gleichen Gründe wie bei den übrigen k. k. Staatsbahnlinien. Der geringe Ausfall im Güterverkehre ist einer Minderbeförderung im Durchzugsverkehre über diese Bahn zuzuschreiben.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt eine Mehrfrequenz von 1,006.788 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 519.607 im Personenverkehre und eine Minderbeförderung von 27.052 t Güter bei einer Mehreinnahme von fl. 16.098.

Das finanzielle Gesammtergebniss des Berichtsmonates stellt sich sonach auf ein Mehrerträgniss von fl. 535.705.

Bodensee-Dampfschiffahrt. Zur Beförderung gelangten 17.320 Personen und 8028 t Güter mit einer Einnahme von fl. 6552 für Personen und fl. 6931 für Güter, somit im Ganzen fl. 13.483, gegen fl. 13.687 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juni 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze gegenüber derselben Zeitperiode des Vorjahres eine Zunahme der Frequenz um 200.245 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 125.863 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 5752 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 170.154.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Zucker, roh	um	1.860·6 t
„ Holz aller Art	„	2.392·8 t
„ Steinen aller Art	„	5.400·1 t
„ Erzen und Schlacken	„	3.582·7 t

Abnahme in der Verfrachtung sind zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art	um	8.638·1 t
„ Mehl und Mahlproducten . . .	„	1.011·3 t
„ Zucker, raffinirt	„	1.201·7 t
„ Eisen und Stahl	„	4.814·2 t
„ Kohlen	„	17.153·7 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 13.357 Personen und das Erträgniss um fl. 4123 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 5182 t und der Einnahme um fl. 9542.

Transportzunahmen zeigen sich:

bei Mehl und Mahlproducten . . .	um	180·0 t
„ Erzen und Schlacken	„	110·1 t
„ Eisen und Stahl	„	150·9 t

Transportabnahmen dagegen sind zu constatiren:

bei Getreide aller Art	um	138·5 t
„ Zucker, raffinirt	„	231·9 t
„ Holz aller Art	„	9.221·5 t
„ Steinen aller Art	„	64·8 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 3970 Personen und das Erträgniss um fl. 2057 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 363 t und des Erträgnisses um fl. 1899 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Zucker, roh", „Holz aller Art", „Steine aller Art", sowie „Erze und Schlacken" eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art", „Mehl und Mahlproducte", „Zucker, raffinirt", dann „Eisen und Stahl" einen Frachtausfall nachweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat Juni 1895 resultirt gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 34.924.

Diese Mehreinnahme ist lediglich dem Umstande zuzuschreiben, dass im Vorjahre Verkehrsstörungen in Folge von Ueberschwemmungen den Betrieb nachtheilig beeinflusst haben, während im laufenden Jahre ähnliche Unterbrechungen nicht vorkamen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juni 1895 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro Juni 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz . . .	+ 70.461	Personen	+ fl. 63.107
Ergänzungsnetz . . .	+ 38.994	„	+ „ 27.062
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 56.869	„	+ „ 29.198

Das starke Plus an Verkehr und Einnahme ist hauptsächlich auf den Umstand zurückzuführen, dass die Pfingstfeiertage im Vorjahre nicht in den Juni, sondern in den Mai fielen.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro Juni 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	— 9984 t	— fl. 51.107·86
„ „ Ergänzungsnetz	+ 5681 t	+ „ 1.687·16
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	— 928 t	— „ 19.629·35

Auf dem garantirten Netze und auf der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn liess der Transitverkehr etwas nach; letztere hatte auch einen schwächeren Kohlenverkehr.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1895	1894	Im Monate Juni 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.935	7.840	4,691.175	1,915.269	2,661.718	5,108.242	7,769.960	979	7,258.709	926	+ 5·7	7.935	7.840
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.941	6.571	771	2.389	3.160	211	2.367	158	+ 33·5	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	16.920	44.553	7.035	68.091	75.126	427	70.906	403	+ 6·0	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	7.413	. . . .	6.272	6.272	784	5.894	737	+ 6·4	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	7 317	2.524	1.954	4.252	6.206	310	7.050	353	— 12·2	20	20
Friauler Bahn	17	11	7.172	308	1.313	429	1.742	102	2.878	262	— 61·1	17	2
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	9.986	1.830	2.057	2 353	4.410	113	3.586	92	+ 22·8	39	39
Gailthal-Bahn	31	. . .	7.357	1.504	2.490	3.081	5.571	180	. . . .	. . .	. . .	31	. . .
Gleisdorf-Weiz	15	15	9.300	3.368	2.090	2.922	5.012	334	4.000	267	+ 25·1	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.704	5.180	494	4.391	4.885	148	6.354	193	— 23·3	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	24.479	7.204	11.995	9 305	21.300	239	32.430	364	— 34·3	89	89
Mährische Westbahn	90	90	12.052	7.786	4.050	11.277	15.327	170	14.025	156	+ 9·0	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.742	5.181	297	1.554	1.851	370	1.930	386	— 4·1	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	. . .	13.465	2.387	5.218	5 820	11.038	145	. . . .	. . .	. . .	76	. . .
Plan-Tachau	13	. . .	3.972	1.014	996	1.430	2.426	187	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.197	1.483	294	1.090	1.384	81	1.498	88	— 8·0	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	5.391	907	1.047	1.094	2.141	214	1.868	187	+ 14·4	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	10.024	3.280	3.009	4.871	7.880	246	6.248	195	+ 26·2	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	35.806	14.534	17.643	34.846	52.489	392	46.499	347	+ 13·0	134	82
Vöcklabruck-Kammer	11	11	7.062	1.535	1.830	1.575	3.405	310	2.741	249	+ 24·5	11	11
Welser Localbahn	53	53	18.509	2.794	5.106	3.149	8.255	156	6.978	132	+ 18·2	53	53
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	15.185	19.465	2.576	6.317	8.893	523	8.997	529	— 1·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	10.332	1 658	2.661	2.487	5.148	184	5.124	183	+ 0·5	28	28
Wotic-Selčan	17	. . .	3.834	1.192	1.254	1.390	2.644	156	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	3.218	26.952	342	8.007	8.349	1.044	9.087	1.136	— 8·1	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.439	5.726	661	3.605	4.266	178	5.868	244	— 27·1	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.661	3 644	307	1.882	2.189	438	2.003	401	+ 9·2	5	5
Matzleinsdorf - Praterstern (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	248.465	86.054	6.460	45.328	51.788	6.474	54.030	6.754	— 4·1	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	210.670	705.027	54.014	479.919	533.933	5.286	493 974	4.891	+ 8·1	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	244.917	161.409	109.384	247.175	356.559	1.114	347.601	1.086	+ 2·6	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	88.946	166.115	73.182	197.616	270.798	1.456	264.598	1.423	+ 2·3	186	186
Linie lit. B	236	236	193.739	231.313	134.985	300.672	435.657	1 846	418.257	1.772	+ 4·2	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	51.681	47.395	20.159	91.947	112.106	1.232	116.070	1.275	— 3·4	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	980.513	794.297	641.096	1,954.326	2,595.422	2.505	2,639.713	2.548	— 1·7	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	88.716	30.757	19.637	27.646	47.283	183	52.702	203	— 9·9	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	58.031	76.146	29.637	156.371	186.008	2.906	173.564	2 712	+ 7·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	12.917	48.096	3.349	27.435	30.784	2.052	27.490	1 833	+ 12·0	15	15

Vom 1. Jänner bis 30. Juni 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate 1895 (Gulden)	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
18,466.509	11,743.362	10,488.407	30,705.141	41,193.548	5.191	10,137.868	31,148.890	41,286.758	5 266	— 1·4	10.382	10.532	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
33.482	37.332	3.643	13.530	17.173	1.145	3.691	13.017	16.708	1.114	+ 2·8	2.290	2.228	Asch-Rossbach
87.526	178.085	39.760	260.356	300.116	1.705	43.352	297.516	340.868	1.937	— 12·0	3.410	3.874	Bukowinaer Localb.
. . . .	35.030	. . . .	27.622	27.622	3.453	. . . .	29.979	29.979	3.747	— 7·8	6.906	7.494	Dolina-Wygoda
34.121	12.718	9.261	21.141	30.402	1.520	10.443	24.305	34.748	1.737	— 12·5	3.040	3.474	Fehring-Fürstenfeld
25.276	2.569	5.046	3.248	8.294	488	2.420	458	2.878	1.439	— 66·1	976	2.878	Friauler Bahn
50.740	9.073	10.197	11.820	22.017	565	10.021	12.202	22.223	570	— 0 9	1.130	1.140	Fürstenfeld-Hartberg
25.799	6.693	8.414	16.527	24.941	805	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.610	. . .	Gailthal-Bahn
34.772	15.859	8.767	15.325	24.092	1.606	8.722	16.120	24.842	1.656	— 3·0	3.212	3.312	Gleisdorf-Weiz
18.856	29.565	2.981	26.983	29 964	908	4.227	35.145	39.372	1.193	— 23·9	1.816	2.386	Kolomeaer Localbahnen
96.161	44.679	58.740	71.639	130.379	1.465	60.622	94.266	154.888	1.740	— 15·8	2.930	3.480	Lemberg-Bełzec
60.084	40.875	18.007	64.338	82.345	915	17 654	63 050	80.704	897	+ 2·0	1.830	1.794	Mährische Westbahn
12.246	27.782	1.313	8.661	9.974	1.995	1.334	8.675	10.009	2.002	— 0·3	3.990	4.004	Mösel-Hüttenberg
61.845	13.938	22.758	31.931	54.689	720	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.440	. . .	Murthal-Bahn
17.668	6.147	4.598	8.187	12.785	1.065	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.130	. . .	Plan-Tachau
11.909	27.676	1.535	22.316	23.851	1.403	1.393	7.513	8.906	524	+ 167·7	2.806	1.048	Potscherad-Wurzmes
23.493	5.955	4.711	6.886	11.597	1.160	4.560	6.515	11.075	1.108	+ 4·7	2.320	2.216	Schwarzenau-Waidhofen
48 853	17.445	13.825	25.106	38.931	1.217	12.809	22.143	34.952	1.092	+ 11·4	2.434	2.184	Strakonitz-Winterberg
160.719	78.234	70.857	196.236	267.093	1.993	48.682	160.563	209.245	2.552	— 21·9	3.986	5.104	Unterkrainer Bahnen
23 417	6.753	5.473	6.970	11.443	1.131	4.964	7.215	12.179	1.107	+ 2·2	2.262	2.214	Vöcklabruck-Kammer
91.260	14.700	24.410	16.183	40.593	766	25.587	20.350	45.937	867	— 11·6	1.532	1.734	Welser Localbahnen
54.129	122.795	11.725	39.910	51.635	3.037	12.208	58.310	70.518	4.148	— 26·8	6.074	8.296	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
49.265	9.329	11.664	13.661	25.325	904	11.635	12.034	23.669	845	+ 7·0	1.808	1.690	Wodňan-Prachatitz
17.370	8.871	6.150	10.879	17.029	1.002	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.004	. . .	Wotic-Selčan
12.655	172.961	1.499	55.008	56.507	7.063	1.219	51.729	52.948	6.619	+ 6·7	14.126	13.238	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
12.839	46 852	3.563	35.485	39.048	1.627	3.318	39.063	42.381	1.766	— 7·9	3.254	3.532	Časlau-Zawratetz
5.963	29.526	1.019	13.523	14.542	2.908	490	12.926	13.416	2.683	+ 8 4	5.816	5.366	Königshan-Schatzlar
700.236	571.058	18.295	308.924	327.219	40.902	15.234	311.564	326.798	40.850	+ 0·1	81.804	81.700	Matzleinsdf.-Praterstern (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
964 083	4,218 361	210.381	2,651.443	2,861.824	28.335	205.296	2,914.396	3,119.692	30.888	— 8·3	56.670	61.776	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,094.477	974.454	459.551	1,587.825	2,047.376	6.022	454.447	1,528.409	1,982.856	5.832	+ 3·3	12.044	11.664	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
368.988	1,209.540	260.768	1,433.743	1,694.511	9.110	231.048	1,353.276	1,584.324	8.518	+ 6·9	18.220	17.036	Linie lit. A
671.489	1,655.162	391.014	2,278.774	2,669.788	11 313	369.437	2,144.333	2,513.770	10 652	+ 6·2	22.626	21.304	Linie lit. B
214.756	339.608	83.568	650.882	734.450	8.071	81.622	635.509	717.131	7 881	+ 2·4	16.142	15.762	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
4,486.228	5,197.796	2,841.444	12,723.639	15,565.083	15.024	2,747.952	13,360.405	16,108.357	15.549	— 3·4	30.048	31.098	Hauptbahnnetz
417.507	189.097	96.600	176.028	272.628	1,053	96.602	217.329	313.931	1.212	— 13·1	2.106	2.424	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
279.629	471.324	128.089	942 960	1,071.949	16.749	119.356	912.324	1,031.680	16.120	+ 3·9	33.498	32.240	Oesterr. Strecke
48.639	294.243	12 249	171.006	183.255	12.217	12.129	150.768	162.897	10.860	+ 12·5	24.434	21.720	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1895 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1894 (Kilometer)	Im Monate Juni 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate Juni 1895 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: pro Kilom. (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1895 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1894 (Kilometer)
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	346.688	216.890	262.033	560.240	822.273	1.309	810.273	1.290	+ 1·5	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	155.353	256.055	98.660	405.897	504.557	1.638	475.808	1.545	+ 6·0	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	764.071	719.889	473.725	1,554.963	2,028.688	1.485	2,115.828	1.549	— 4·1	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	32.262	24.036	9.401	19.172	28.573	866	28.415	861	+ 0·6	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,518.882	402.401	1,139.971	1,943.510	3,083.481	2.038	2,973.897	1.966	+ 3·7	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	69.286	. . . .	10.447	. . . .	10.447	2.612	8.260	2.065	+ 26·5	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	198.796	121.683	83.439	190.815	274.254	962	264.685	928	+ 3·7	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	148.050	37.860	44.587	40.098	84.685	952	70.868	796	+ 19·6	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	33.631	54.658	10.932	66.760	77.692	1.195	74.226	1.142	+ 4·6	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	5.161	962	554	595	1.149	164	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Böhmische Commercialbahnen	191	191	26.816	19.281	7.294	19.992	27.286	143	32.233	169	— 15·4	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	23.311	4.591	13.228	7.373	29.601	665	17.143	553	+ 20·3	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	. . .	2.620	1.393	1.237	3.420	4.657	186	. . . .	. . .	. . .	25	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	4.339	1.427	1.609	2.394	4.003	160	3.978	159	+ 0·6	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	33.291	7.185	12.715	9.903	22.618	323	19.462	278	+ 16·2	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.606	2.320	1.081	1.586	2.667	889	2.278	759	+ 17·1	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.845	915	4.777	3.141	7.918	330	5.884	245	+ 34·7	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	13.874	836	8.357	3.815	12.172	210	10.063	174	+ 20·7	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	11.447	4.384	2.054	3.173	5.227	653	4.743	593	+ 10·1	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.972	1.660	957	2.876	3.833	256	3.197	213	+ 20·2	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.326	884	1.023	1.091	2.114	85	2.049	82	+ 3·7	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	12	55.342	12.971	20.590	12.224	32.814	965	16.287	1.357	— 28·9	34	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	64	26.377	2.396	17.915	4.080	21.995	328	16.464	257	+ 27·6	67	64
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.923	29.212	1 389	18.627	20.016	1.112	17.685	983	+ 13·1	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	16.800	2.867	5.880	3.540	9.420	196	8.756	182	+ 7·7	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.598	20.365	148	14.045	14.193	1.419	12.675	1.267	+ 12·0	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.561	7.795	2.243	9.479	11.722	301	17.179	440	— 31·6	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gobonitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	15.795	4.209	4.662	4.285	8.947	183	7.922	162	+ 13·0	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	. . .	4.488	1.409	871	2.220	3.091	386	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	121.903	4.288	12.247	2.730	14.977	1.498	11.210	1.121	+ 33 6	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	45	227.307	626	34.251	829	35.080	835	37.893	842	— 0·8	41	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	73.271	. . . .	8.031	. . . .	8.031	669	6.547	546	+ 22·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	201.890	. . . .	18.142	. . . .	18.142	2.592	13.510	1.930	+ 34·3	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	. . .	87.199	1.951	6.180	769	6.949	1.158	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	164.548	. . . .	13.739	. . . .	13.739	2.290	9.516	1.586	+ 44·4	6	[illegible]
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	54.889	4.208	8.344	3.561	11.905	850	8.180	584	+ 45·5	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	13	56.081	21.746	6.508	9.352	15.860	881	8.546	657	+ 34·1	18	13
Summe	16.395	16.084	11,641.434	6,435.224	6,180.332	13,757.111	19,937.443	1.216	19,210.699	1.194	+ 1·8	16.393	16.023

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter	1895: im Ganzen	1895: per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter	1894: im Ganzen	1894: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate 1895 (Gulden)	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
1,560 694	1,362.843	1,094.634	3,549.769	4,644.403	7.396	1,101.100	3,646.221	4,747.321	7.559	— 2·2	14.792	15.118	Garantirte Strecken
714.438	1,596.922	416.325	2,440.168	2,856.493	9.274	422.726	2,509.553	2,932.279	9.520	— 2·6	18.548	19.040	Ergänzungsnetz
3,577.983	3,977.009	2,680.762	9,268.334	11,949.096	8.747	2,577.671	9,545.803	12,123.474	8.875	— 1·4	17.495	17.750	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
163.734	140.714	44.019	118.463	162.482	4.924	41.937	119.267	161.204	4.885	+ 0·8	9.848	9.770	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
5,838.509	2,357.961	4,813.767	12,098.455	16,912.222	11.178	4,735.730	12,206.792	16,942.522	11.198	— 0·2	22.356	22.396	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
135.403	. . . . .	20.405	. . . . .	20.405	5.101	20.306	. . . . .	20.306	5.077	+ 0·5	10.202	10.154	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
854.390	790.993	329.620	1,343.781	1,673.401	5.872	309.821	1,303.734	1,613.555	5.662	+ 3·7	11.744	11.324	Südnordd. Verbindgsb.
533.189	167.832	154.649	193.292	347.941	3.909	154.491	199.070	353.561	3.973	— 1·6	7.818	7.946	Wien-Aspang Bahn
138.991	318.092	46.428	401.917	448.345	6.898	44.464	410.844	455.308	7.005	— 1·5	13.796	14.010	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
27.437	7.340	2.966	4.301	7.267	1.038	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.076	. . .	Auspitzer Localbahn
139 257	136.585	38.459	149.240	187.699	983	39.313	162.298	201.611	1.056	— 6 9	1.966	2.112	Böhm. Commerialb.
126.814	33.863	84.042	60.337	144.379	4.657	79.217	55.273	134.490	4.338	+ 7·4	9.314	8.676	Bozen-Meraner Bahn
11.389	6.832	5.418	16.436	21.854	874	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.748	. . .	Deutschbrod-Humpoletz
16.913	10.163	5.859	17.591	23.450	938	6.050	18.343	24.393	976	— 3·9	1.876	1.952	Gr.-Priesen-W.-Auscha
125.245	48.863	44.500	65.882	110.382	1.577	43.401	58.563	101.964	1.457	+ 8·3	3.154	2.914	Kremsthal-Bahn
55.456	17.063	6.140	7.556	13.696	4.565	4.855	7.707	12.562	4.187	+ 9 0	9.130	8.374	Kuttenberger Localb.
48.557	5.422	32.419	12.477	44.896	1.871	30.349	11.371	41.720	1.738	+ 7·7	3.742	3.476	Mori-Arco-Riva a. G.
55.880	6.976	34.580	30.867	65.447	1.128	34.963	30.476	65.439	1·128	. . .	2.256	2.256	Mühlkreis-Bahn
54.003	30.314	9.818	22.375	32.193	4.024	9.693	20.928	30.621	3.828	+ 5·1	8.048	7.656	Neutitscheiner Localb.
12.385	9.504	3.738	14.640	18.378	1.225	4.104	16.191	20.295	1.353	— 9 5	2.450	2.706	Reichenau a/K.-Solnitz
14 354	4.174	4.633	6.035	10.668	427	5.328	5.393	10.721	429	— 0·5	854	858	Radkersburg-Luttenbg.
258.755	77.764	89.517	77.674	167.191	4.917	39.903	52.857	92.760	7.730	— 36·4	9.834	15.460	Reichenberg-Gablonz-T.
79.084	12.147	40.757	20.691	61.448	917	40.821	18.912	59.733	933	— 1·7	1.834	1.866	Salzkammergut-Localb.
33.530	132.117	7.447	85.815	93.262	5.181	6.734	94.708	101.442	5.636	— 8·1	10.362	11.272	Stauding-Stramberger
70.690	21.525	22.500	25.010	47.510	990	24.376	25.659	50.035	1.042	— 5·0	1.980	2.084	Steyrthal-Bahn
10.103	148.934	938	93.786	94.724	9.472	902	78.157	79.059	7.906	+ 19·8	18.945	15.812	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
33.932	51.173	11.323	62.521	73.844	1.893	11.193	80.130	91.323	2.342	— 19·2	3.786	4.684	Cilli-Wöllan
58.959	27.124	15.432	26.047	41.479	847	15.703	25.525	41.228	841	+ 0·7	1.694	1.682	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
6.440	8.456	1.266	12.691	13.957	1.745	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.490	. . .	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
426.893	30.129	41.885	19.002	60.887	6.089	41.941	12.145	54.086	5.409	+ 12·6	12.178	10.818	Brünner Localeisenb.-G.
933.475	3.281	128.794	4.146	132.940	3.242	164.887	4.313	169.200	3.760	— 13·8	6.484	7.520	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
281.769	. . . . .	32.062	. . . . .	32.062	2.672	31.088	. . . . .	31.088	2.591	+ 3·1	5.344	5.181	Innsbruck-Hall i. T.
829.360	. . . . .	68.739	. . . . .	68.739	9.820	63.396	. . . . .	63.396	9.057	+ 8·4	19.640	18.114	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
432.045	7.733	29.782	3.459	33.241	5.540	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	11.080	. . .	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
608.037	. . . . .	48.462	. . . . .	48.462	8.077	42.957	. . . . .	42.957	7.160	+ 12·8	16.154	14.320	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
90.701	21.641	14.629	17.435	32.064	2.290	13.163	16.704	29.867	2.133	+ 7·4	4.580	4.266	Salzburger Eisenb. u. Tr.
251.304	66.289	29.336	28.319	57.655	3.203	23.435	19.259	42.694	3.284	— 2·5	6.406	6.568	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
47,393.087	39,503.225	25,797.232	84,952.348	110,749.580	6.756	24,946.360	86,426.493	111,372.853	6.951	— 2·8	13.512	13.902	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1895	1894	Im Monate Juni 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.550	7.488	3,230.000	1,223.700	1,943.500	4,282.600	6,226.100	825	6,543.028	874	— 5·6	7.550	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68	68	27.900	18.700	12.500	22.500	35.000	515	39.589	582	— 11·5	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	23.000	2.200	11.500	4.500	16.000	144	14.712	132	+ 9·0	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	7.200	1.400	2.900	2.100	5.000	83	4.667	77	+ 7·8	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	8.700	800	3.500	1.500	5.000	61	3.938	48	+ 27·0	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	4.200	1.600	2.100	2.400	4.500	92	4.157	84	+ 9·5	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	27.500	5.200	11.000	10.500	21.500	162	18.202	138	+ 17·3	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	64	64	7.000	3.000	3.500	4.500	8.000	125	6.847	107	+ 16·8	64	64
Csetnekthal-Bahn	24	. . .	2.000	1.700	600	3.400	4.000	166	. . . .	. . .	. . .	24	. . .
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	130	130	14.000	3.500	7.000	7.000	14.000	108	14.588	112	— 3·7	130	130
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	9.000	2.700	4.500	3.500	8.000	140	7.734	135	+ 3·7	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	33	. . .	4.000	500	2.000	1.000	3.000	91	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	5.000	1.700	2.500	3.500	6.000	115	5.559	106	+ 8·4	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50	50	6.000	5.200	3.000	10.500	13.500	270	10.007	200	+ 35·0	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	16.000	8.500	13.000	17.000	30.000	428	18.715	267	+ 56·5	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	10.000	8.000	3.000	16.000	19.000	161	18.337	155	+ 3·9	118	118
Háromszéker Localbahnen . . .	122	122	24.000	7.500	12.000	15.000	27.000	221	26.639	218	+ 1·3	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	13	. . .	1.500	100	200	300	500	38	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Hermannstadt-Rothenthurmpass .	32	32	4.800	1.300	2.400	2.600	5.000	156	4.985	155	+ 0·6	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1.200	400	500	400	900	75	823	68	+ 10·3	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26	. . .	1.200	550	600	1.100	1.700	65	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	56	40	10.000	5.000	5.000	7.500	12.500	223	5.670	142	+ 57·9	56	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.000	2.000	2.000	3.000	5.000	111	4.919	109	+ 1·8	45	45
Körös-Belovár Localbahn . . .	33	. . .	4.000	500	2.000	1.000	3.000	91	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	23	23	3.700	900	1.500	1.100	2.600	113	2.651	115	— 1·7	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	89	89	4.000	3.000	2.000	4.500	6.500	73	5.904	66	+ 10·1	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	33	33	4.000	3.400	2.400	4.100	6.500	197	7.303	221	— 10·9	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	17.500	2.700	7.000	5.500	12.500	99	14.685	115	— 13·9	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	16	16	2.300	500	700	600	1.300	81	1.317	82	— 1·2	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	3.500	1.750	1.600	3.500	5.100	124	6.862	167	— 25·7	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	4.400	2.500	4.000	5.000	9.000	158	8.055	142	+ 11·2	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18	18	4.800	4.700	1.200	6.100	7.300	405	6.508	361	+ 12·2	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	35	35	3.600	2.100	1.800	3.200	5.000	143	7.231	206	— 30·5	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	800	1.700	250	1.850	2.100	116	1.943	108	+ 7·4	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	12.000	10.000	6.000	20.000	26.000	213	8.681	177	+ 20·3	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47	47	4.200	1.700	2.100	1.900	4.000	85	3.688	78	+ 8·9	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	53	53	10.000	3.700	5.000	7.500	12.500	236	12.050	227	+ 3·9	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	. . .	4.900	350	1.200	300	1.500	71	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60	60	11.000	3.000	5.500	6.000	11.500	191	10.782	179	+ 6·7	60	60
Szekler Bahn	39	39	3.000	2.300	2.400	3.400	5.800	148	5.305	136	+ 8·6	39	39
St.-Lörincz-Szlatina-Nasiczer L.B.	24	. . .	2.300	900	700	1.800	2.500	104	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély . .	37	37	6.800	900	3.400	1.100	4.500	121	3.604	97	+ 24·7	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.600	5.000	5.900	10.100	16.000	149	15.182	141	+ 5·6	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	700	100	300	200	500	15	3.651	114	— 86·8	32	32
Torontáler Localbahnen	182	182	30.000	21.000	15.000	41.000	56.000	307	28.819	158	+ 94·3	182	143
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	32	32	2.800	1.750	1.700	2.300	4.000	125	2.502	78	+ 60·2	32	32
Versec—Kubin-Dunapart	79	. . .	8.000	1.500	4.000	3.000	7.000	88	. . . .	. . .	. . .	79	. . .
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	2.500	8.700	3.000	9.600	12.600	252	12.181	243	+ 3·7	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb. .	37	37	2.400	600	1.000	1.000	2.000	54	2.340	63	— 14·2	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	297	297	40.000	23.500	18.000	47.000	65.000	218	60.339	203	+ 7·3	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	25.000	8.200	12.500	16.500	29.000	250	28.430	245	+ 2·0	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	9	9	1.600	700	800	700	1.500	166	1.389	154	+ 7·7	9	9
Zsitvathal-Bahn	41	. . .	4.000	1.700	1.600	3.400	5.000	122	. . . .	. . .	. . .	41	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	129.166	169.487	66.782	274.997	341.779	890	319.299	831	+ 7·1	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	6.090	46.890	3.014	59.257	62.271	921	59.497	880	+ 4·7	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	120	118	59.833	30.241	19.336	44.745	64.081	534	58.670	497	+ 3·7	120	118
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	703	155.935	193.005	177.626	468.435	646.061	918	640.194	911	+ 0·8	704	703

Vom 1. Jänner bis 30. Juni 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate: 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
15,812.900	7,935.200	9,834.000	26,579.508	36,413.508	4.823	9,391.877	29,725.200	39,117.077	5.224	— 7·7	9.646	10.448	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
140.200	133.900	59.600	158.392	217.992	3.206	69.066	203.595	272.661	4.009	— 20·0	6.412	8.018	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
115.400	17.850	57.700	35 800	93.500	842	60.759	26.994	87.753	795	+ 5·9	1.684	1.590	Bács-Bodrogher Com. B.
32.400	9.300	13.500	12.300	25.800	430	13.105	11.112	24.217	403	+ 6·8	860	806	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
46.800	6.900	18.800	13.700	32.500	396	18.022	10.160	28.182	343	+ 15·4	792	686	Békés-Csanáder Bahn
23.200	9.500	11.600	15.000	26.600	542	11.665	19.737	31.402	641	— 15·4	1.084	1.282	Békéser Comitatsbahnen
135.500	31.800	54.200	62.700	116.900	885	58.687	53.683	112.370	851	+ 4·0	1.770	1.702	Biharer Vicinalbahn
32.600	17.900	16.300	26.900	43.200	675	22.483	18.270	40.753	436	+ 54·7	1.350	872	Budapest-Lájosmizse
10.400	9.650	2.900	19.500	22.400	933	...	...	...	...	...	1.866	...	Csetnekthal-Bahn
73.000	21.100	38.400	42.200	80.600	620	43.702	38.042	81.744	629	— 1·4	1.240	1.258	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
47.000	20.200	23.500	27.100	50.600	887	26.016	21.516	47.532	834	+ 6·3	1.774	1.668	Debreczin-Hajdu-Nánás
23.800	5.550	11.900	11.000	22.900	693	...	...	...	...	...	1.396	...	Debreczin—Nagy-Léta
26.000	8.400	13.000	16.900	29.900	575	15.655	12.836	28.491	548	+ 4·9	1.150	1.096	Felek-Fogaraser Bahn
35.700	29.500	16.700	59.300	76.000	1.520	16.927	49.198	66.125	1.322	+ 14·9	3.040	2.644	Gran—Almás-Füzitö
83.200	39.900	67.000	80.000	147.000	2.100	66.623	55.288	121.911	1.741	+ 20·6	4.200	3.482	G. Kikinda-G. Becskerek
61.200	30.900	28.600	62.000	90.600	767	40.215	52.739	92.954	787	— 2·5	1.534	1.574	Grosswardein-B.-Vaskoh
130.600	48.100	65.300	96.700	162.000	1.327	72.518	78.261	150.773	1.235	+ 7·4	2.654	2.470	Háromszéker Localb.
9.300	650	2.550	1.300	3.850	296	...	...	...	...	...	592	...	Hermannst.-N. Disznod
23.800	7.800	11.900	14.600	26.500	828	14.317	10.337	24 654	770	+ 7·5	1.656	1.540	Hermannst.-Rothenthp.
6.600	3.000	2.850	3.050	5.900	491	2.311	3.338	5.649	470	+ 4·5	982	940	Hidegkut-Gyönk-Tamási
6.300	2.750	3.150	5.500	8.650	332	...	...	...	...	...	664	...	Kaposvár-Mocsolad
46.000	27.900	23.000	42.000	65.000	1.161	18.327	15.634	33.961	849	+ 36·7	2.322	1.698	Kaschau-Torna
18.600	13.800	9.300	20.800	30.100	668	12.403	24.924	37.327	829	— 19·4	1.336	1.658	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
22.600	4.550	11.300	9.100	20.400	618	...	...	...	...	...	1.236	...	Körös-Belovar Lb.
19.800	6.250	7.950	7.750	15.700	682	8.178	7.806	15.984	695	— 1·8	1.364	1.390	Kun-St. Marton-Szentes
23.200	17.900	11.600	27.000	38.600	433	13.687	37.210	50.897	571	— 24·1	866	1.142	Máros-Ludás—Bistritz
23.800	18.800	14.400	22.600	37.000	1.121	17.978	18.983	36.961	1.120	+ 0·1	2.242	2.240	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
73.600	18.300	29.000	36.900	65.900	519	26.340	42.789	69.129	544	— 4·6	1.038	1.088	Matraer Vicinalbahnen
12.400	3.200	3.750	3.950	7.700	481	4.462	3.605	8.067	504	— 4·5	962	1.008	Mezötur-Turkever E.
19.000	13.250	8.600	26.700	35.300	861	7.273	31.617	38.890	948	— 9·1	1.722	1.896	Muránythalbahn
32.600	18.900	20.400	38.100	58.500	1.026	20.243	32.285	52.528	921	+ 11·3	2.052	1.842	Nyiregyháza-M.-Szalka
23 400	32.700	5.900	42.700	48.600	2.700	5.156	31.160	36.316	2.017	+ 33·8	5.400	4.034	Petroszény-Lupény
19.000	12.700	9.500	19.400	28.900	825	19.537	24.945	44.482	1.271	— 35·0	1.650	2.542	P. Tenyö-K. Szt. Marton
2.300	9.650	750	11.550	12.300	683	644	9.041	9.685	532	+ 28·3	1.366	1.064	Ruma-Vrdnik
63.000	41.800	32 200	83.800	116.000	951	13.554	27.118	40.672	830	+ 14·5	1.902	1.660	Slavonische Localbahn
27.800	10.700	13.300	11.900	25.200	536	14.325	8.750	23.075	491	+ 9·1	1.072	982	Somogy-Szobb-Barcs
63.000	18.700	31.500	37.600	69.100	1.303	32.560	37.468	70.028	1.321	— 1·3	2.606	2.642	Steinamanger-Pinkafeld
31.709	2.900	7.900	3.000	10.900	519	...	...	...	...	...	1.038	...	Steinamanger-Rum
54.600	21.600	27.200	43.300	70.500	1.175	23.345	45.614	68.959	1.149	+ 2·2	2.350	2.298	Száthmar-Nagybánya
19.600	10.000	14.700	14.900	29.600	759	13.090	15.762	28.852	739	+ 2·7	1.518	1.478	Székler Bahn
3.000	1.100	900	2.300	3.200	640	...	...	...	...	...	1.280	...	Stz. Lörincz—Slatina
34.200	5.200	17.100	6.500	23.600	638	18.410	2.886	21.296	575	+ 10·9	1.276	1.150	Szentes-H.-M.-Vasárhely
25.500	33.000	32.400	61.300	93.700	875	31.096	58.934	90.030	841	+ 4·0	1.750	1.682	Szilágyságer Eisenb.
3.250	600	1.350	1.100	2.450	76	2.040	9.837	11.877	371	— 79·5	152	742	Taraczthal-Bahn
181.100	74.800	87.900	148.900	236.800	1.301	65.775	135.962	201.737	1.410	— 7·7	2.602	2.820	Torontáler Localb.
16.200	10.150	9.300	14.100	23.400	731	8.994	11.474	20.468	639	+ 14·4	1.462	1.278	Ujszász-Jaszapáther E.
45.600	10.600	22 800	21.200	44.000	557	...	...	...	...	...	1.114	...	Versec—Kubin-Dunap.
14.300	59.700	17.300	65.700	83.000	1.660	16.270	61.611	77.881	1.557	+ 6·6	3.320	3.114	Vinkovce-Brčka
12.800	2.650	5.700	4.150	9.850	266	6.250	3.425	9.675	261	+ 1·9	532	522	Warasdin-Golubovec
234.600	128.000	99.000	256.000	355.000	1.196	118.904	210.736	329.640	1.110	+ 7·7	2.392	2.220	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
118.400	43.200	59.200	86.500	145.700	1.256	68.966	91.931	160.897	1.387	— 9·4	2.512	2.774	Zagorianer Bahn
10.400	5.600	5.200	5.700	10.900	1.411	4.904	2.389	7.293	810	+ 49·5	2.422	1.620	Zsebely-Csákovárer Lb.
25.100	11.500	10.100	22.800	32.900	802	...	...	...	...	...	1.604	...	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
582.478	1,042.211	308.304	1,590.907	1,899.211	4.946	310.562	1,643.011	1,953.573	5.087	— 2·7	9.892	10.174	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
29.087	218.628	12.684	254.742	267.426	3.956	13.461	275.059	288.520	4.268	— 7·3	7.912	8.536	Mohács-Fünfkirchner E.
286.682	199.029	86.665	284.458	371.123	3.092	85.836	318.988	404.824	3.430	— 9·8	6.184	6.860	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
932.101	1,068.577	797.979	2,877.458	3,675.437	5.221	782.087	2,911.262	3,693.349	5.254	— 0·6	10.442	10.508	Südb.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juni 1895	1894	Im Monate Juni 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juni 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Juni 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	47.292	46.390	30.300	75.700	106.000	326	85.300	263	+ 24·3	325	325
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	636	5.930	223	8.841	9.064	236	10.125	264	— 10·6	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	1.438	1.058	700	920	1.620	77	2.670	127	— 39·3	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	5.639	13.003	6.620	23.939	30.559	248	28.748	234	+ 6·0	123	123
Budapester Localbahnen	47	42·2	290.720	11.826	38.287	3.663	41.950	894	27.521	649	+ 37·7	47	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	63.995	3.302	7.481	839	8.320	1.040	6.318	709	+ 46·6	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	5.936	2.464	4.487	5.042	9.529	212	8.365	186	+ 13·9	44·8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.946	10.872	1.237	12.385	13.622	413	14.977	454	— 9·0	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	9.137	1.319	2.484	1.394	3.878	228	3.014	177	+ 28·8	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	12.625	1.134	2.590	1.011	3.601	133	1.921	71	+ 87·3	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	2.087	436	183	265	448	132	681	200	— 34·0	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	2.689	3.673	511	917	1.428	159	1.464	163	— 2·4	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	4.904	3.189	1.507	2.644	4.151	415	3.287	328	+ 26·5	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	3.919	962	1.294	820	2.114	163	1.979	152	+ 7·2	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	8.136	6.996	1.953	13.934	15.887	262	16.438	271	— 3·3	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	5.056	7.708	2.542	23.529	26.071	306	13.610	200	+ 53·0	85	68
Poprádthal-Bahn	15	15	7.823	6.128	2.315	3.904	6.219	415	5.228	348	+ 19·2	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	31.947	15.040	23.535	33.679	57.214	258	56.035	252	+ 2·3	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	2.282	2.345	479	1.078	1.557	130	919	77	+ 68·3	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	...	2.374	507	462	495	957	96	...	...	...	10	...
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	9	3.600	1	1.050	1·051	181	1.055	182	— 0·5	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	31	8.620	13.550	2.734	16.706	19.440	452	8.138	262	+ 72·5	43	5·2
Summe	13.280	12.788	4,548.834	2,025.655	2,562.033	5,715.839	8,277.872	620	8,389.973	656	— 0·5	13.261	12.723
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.395	16.084	11,641.434	6,435.224	6,180.332	13,757.111	19,937.443	1.216	19,210.699	1.194	+ 1·8	16.393	16.023
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.280	12.788	4,548·834	2,025.655	2,562.033	5,715.839	8,277.872	620	8,389.973	656	— 5·5	13.261	12.723
Hauptsumme	29.675	28.872	16,190.268	8,460.879	8,742.365	19,472.950	28,215.315	951	27,600.672	956	— 0·5	29.654	28.746
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·35	6·35	4.394	76	3.466	182	3.648	...	2.812	...	...	...	...
Gaisbergbahn	5·31	5·31	4·156	...	5.754	*) 310	6.064	...	5.306	...	...	...	...
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	41.354	68	14.767	73	14.840	...	7.822	...	...	...	...
Schafbergbahn	5·7	5·7	2.320	5	5.200	4	5.204	...	4.594	...	...	...	...
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·1	...	07.220	...	13·911	...	13·911	...	...	...	...	...	...
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	...	12.343	...	1.623	...	1.623	...	...	...	...	...	...
Lemberger Elektrische Eisenb.**)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	69·286	...	10·447	...	10.447	...	8.260	...	...	...	...
Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)	1·4	1·4	...	...	...	...	1.707	...	890	...	...	...	...
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	...	47.606	...	1.156	...	1.155	...	...	...	...	...	...
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	19·107	...	1.468	...	1.468	...	659	...	...	...	...
Auf die Festung Hohensalzburg**)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grazer Schlossbergbahn	0·21	...	45·382	...	4.673	...	4.673	...	...	...	...	...	...
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin**)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
K. und k. Bosna-Bahn:													
Bosn.-Brod—Zenica	190	190	12.604	19.822	21.274	61.379	82.653	435	79.158	417	+ 4·3	190	190
Zenica-Sarajevo	79	79	15.743	13.090	10.073	26.445	36.518	462	32.815	417	+ 10·7	79	79
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen	350	275	98.268	24.244	23.475	43.282	66.757	191	58.576	213	— 10·0	350	275

*) Pauschal-Einnahme für ungewogene Regiegüter für die Hotelpächter.
**) Für den Monat Juni 1895 wurde kein Betriebsausweis eingesendet.

Vom 1. Jänner bis Ende Juni 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. Juni 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 6 Monate: 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Selbstständige Localbahnen
272.727	227.810	161.030	393.130	554.160	1.705	166.120	407.500	573.620	1.765	— 3·4	3.410	3.530	Arader u. Csánader E.
2.301	39.004	1.317	53.344	54.661	1.427	1.517	55.046	56.563	1 476	— 3·3	2.854	2.952	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
3.230	5.849	1.400	4.750	6.150	293	1.569	9.052	10.621	506	— 42·1	586	1.012	Borossebes-Menyháza
28.385	72.688	28.613	132.223	160.836	1.308	31.821	140.779	172.600	1.403	— 6·8	2.616	2.806	Barcs-Pakraczer E.
1,171.011	37.868	149.207	14.865	164.072	3.490	122.788	8.212	131.000	3.119	+ 11·8	6.980	6 238	Budapester Localb.
293.775	10.888	31.280	2.975	34.255	4.281	25.989	2.989	28.978	3.622	+ 18 2	8.562	7 244	Budapest-Szt. Lörincz
24.275	15.989	17.237	36 561	53.798	1.200	15.704	36.058	51.762	1.156	+ 3·9	2.400	2.312	Eperjes-Bartfeld
19.903	71.636	4.827	68 998	73.825	2.237	3.968	74.842	78.810	2.388	— 6·3	4.474	4.776	Gölnitzthal-Bahn
43.627	6.523	11.519	8.423	19.942	1.173	10 814	8.022	18.856	1.109	+ 5·8	2.346	2.218	Güns-Steinamanger
67.194	5.479	13.682	5.060	18.662	688	9.914	2.189	12.103	448	+ 53·5	1.376	896	Haraszti-Ráczkeve
8.502	4.871	1.060	2.755	3.815	1.122	1.222	2.859	4.081	1.200	— 6·5	2.244	2.400	Holics-Gödinger Localb.
13.068	21.837	2.302	6.167	8.469	941	2.296	5 245	7.541	838	+ 12·3	1.882	1.676	Késmark-Szepes-Bélá
19.226	9.264	6.017	10.537	16.554	1.655	5.581	10.523	16.104	1.610	+ 2·7	3.310	3 220	Keszthély-B. Szt. György
19.769	6.171	6.184	5.186	11.370	875	6.088	4.809	10.897	838	+ 4·4	1.750	1.676	Löcsethal-Bahn
32 878	49.716	8.018	88.046	96.064	1.585	9.953	81.375	91.328	1.506	+ 5·2	3.170	3.012	Marmaroser Salzb. A.-G.
24.918	44.950	11.121	106.313	117.434	1.381	8.121	70.437	78.558	1.155	+ 16·3	2.762	2.310	Nagy-Károly-Somkuti
34.189	33.267	9.136	21.532	30.668	2.044	9.420	18.493	27.913	1.861	+ 9·8	4.088	3.722	Poprádthal-Bahn
176.564	80.747	113.838	183.765	297.603	1.341	110.435	155.384	265.819	1.197	+ 12·0	2.682	2.268	Számosthal-Bahn
9.431	13.035	2.106	6.380	8.486	707	1.988	3.796	5.784	482	+ 46·6	1.414	2.394	Szepes-Béla-Podolin
10.553	3.301	1.919	2.829	4.748	475	...	...	...	...	...	950	...	Szep. Olaszi-S. Varalja
44	21.600	7	6.300	6.307	1.087	21	6.950	6.971	1.374	— 20·0	2.174	2.748	Terret-Kowaszna
45.160	41.950	13.824	59.648	73.472	1.709	1.807	6.331	8.138	1.565	+- 9·2	3.418	3.692	Ungthalbahn
22,347.437	12,432.338	12,805.146	34,770.102	47,575.248	3.584	12,275.761	37,653.413	49,929.174	3.924	— 8·7	7.168	7.848	**Summe**
													Recapitulation.
47,393.087	39,503.225	25,797.232	84,952.348	110,874.573	6.756	24,946.360	86,426.493	111,372.853	6.951	— 2·8	13.512	13.902	**Se. d. österr. Eisenb.**
22,347.437	12,432.338	12,805.146	34,770.102	47,575.248	3.584	12,275.761	37,653.413	49,929.174	3.924	— 8·7	7.168	7.848	**Se. d. ungar. Eisenb.**
69,740.524	51,935.563	38,602.378	119,722.450	158,324.828	5.339	37,222.121	124.079.906	161,302.027	5.611	— 4·8	10.678	11.222	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1895 Personen und Gepäck	1895 Güter	1895 im Ganzen	per Kilom.	1894 Personen und Gepäck	1894 Güter	1894 im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
5.635	134	4.501	363	4.864	...	3.844	503	4.347	...	...	...	...	Achenseebahn
5.929	...	7.956	580	8.536	...	7.656	580	8.236	...	...	...	...	Gaisbergbahn
54.708	228	29.390	263	29.653	...	27.489	349	27.838	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
2.550	5	5.792	4	5.796	...	5.937	68	6.005	...	...	...	...	Schafbergbahn

mit elektrischen Betrieb.

Personen	Güter	1895 Personen und Gepäck	1895 Güter	1895 im Ganzen	per Kilom.	1894 Personen und Gepäck	1894 Güter	1894 im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
147.177	...	20.118	...	20.118	...	...	...	...	...	...	...	...	Baden—Vöslau
41.061	...	5.065	...	5.065	...	...	...	...	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
135.403	...	20·405	...	20.405	...	20.306	...	20.306	...	...	...	...	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
47.279	...	3.351	...	...	...	2.358	...	2.358	...	...	...	...	Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)

Drahtseilbahnen.

Personen	Güter	1895 Personen und Gepäck	1895 Güter	1895 im Ganzen	per Kilom.	1894 Personen und Gepäck	1894 Güter	1894 im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
112.315	...	2.693	...	2.693	...	...	...	...	...	...	...	...	Belvedere in Prag
51.279	...	3.884	...	3.884	...	3.528	...	3.528	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
184.053	...	18.495	...	18.495	...								Grazer Schlossbergbahn

Herzegowinaer Eisenbahnen.

Personen	Güter	1895 Personen und Gepäck	1895 Güter	1895 im Ganzen	per Kilom.	1894 Personen und Gepäck	1894 Güter	1894 im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
													K. u. k. Bosna-Bahn:
...	...	101.914	346.378	448.292	2.359	100.578	315.315	415.893	2.189	+ 7·7	4.718	4.377	B.-Brod—Zenica
...	...	51.528	135.975	187.503	2.373	41.795	131.034	172.829	2.189	+ 8·4	4.747	4.375	Zenica—Sarajevo
277.807	222.431	87.358	247.443	334.801	956	77.436	227.939	305.375	1.110	— 14·0	1.912	2.220	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

Die Verkehrszunahme auf dem Ergänzungsnetz ist hauptsächlich auf den stärkeren Elbe-Umschlag zurückzuführen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen umfasst das I. Quartal 1895.

Südbahn-Gesellschaft. Die für den Monat Juni 1895 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz nachgewiesene Mehreinnahme von fl. 112.033 ist durch die Zunahme aus dem Personenverkehre von fl. 272.629, welcher eine Abnahme aus dem Frachtenverkehre um fl. 160.596 gegenübersteht, entstanden.

Die gesellschaftlichen Localbahnen weisen durchwegs günstigere Einnahmen nach, und zwar:

Liesing-Kaltenleutgeben um fl. 2487,
Spielfeld-Radkersburg . . „ „ 931, und
Mödling-Brühl . . . . „ „ 2187.

An dieser Zunahme participirt bei den angeführten Bahnen der Personenverkehr, sowie der Güterverkehr.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linien fremder Gesellschaften haben in Folge stärkeren Personen- und Güterverkehres Zunahmen erfahren: die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um fl. 3466, die Leoben-Vordernberger Bahn um fl. 3294, die Vicinalbahn Güns-Steinamanger um fl. 864.

Die Einnahmensteigerung der Localbahn Radkersburg-Luttenberg um fl. 65 ist ausschliesslich dem Personenverkehre, jene der Barcs-Pakraczer Bahn um fl. 1811 ausschliesslich dem Güterverkehre zuzuschreiben.

Die Abnahme im Güterverkehre hat bei der Graz-Köflacher Bahn einen Einnahmenausfall von fl. 3964 und bei der Localbahn Cilli-Wöllan einen solchen von fl. 5457 bewirkt.

Die Einnahmenziffern des Jahres 1895 enthalten die definitiven Abrechnungen des I. Quartals.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Juni 1895 resultiren gegenüber den Ergebnissen des gleichen Monates vom Vorjahre fl. 13.817 Mehreinnahmen, von welchen fl. 11.403 auf den Personen- und fl. 2414 auf den Güterverkehr entfallen.

Die für den Personenverkehr ausgewiesenen Mehreinnahmen sind hauptsächlich durch die Pfingstfeiertage erklärt, welche voriges Jahr in den Monat Mai gefallen sind.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Industriegeleises der Firma Heinrich Mattoni, IX. Bezirk, Augasse, zum Franz Josef-Bahnhofe in Wien für den 20. August anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 15.117.]

— (Linie Budweis—Wessely: Umbau einer Ueberfahrtbrücke: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Budweis hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für den Umbau der in km 16·143 bestehenden hölzernen Ueberfahrtbrücke in ein gemauertes Object für den 22. August anberaumt. [G.-I.-Z. 15.495.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung von Buden.) Zum Zwecke der Unterbringung der Blockapparate bei den Blockposten 1 und 2 in der Strecke Wien—Floridsdorf wurde je eine hölzerne Bude hergestellt. [9. August, Z. 46.613.]

— (Bauliche Veränderung am Werkstättenbahnhofe in Floridsdorf.) Die Ueberstellung der Blechbiegehütte am Werkstättenbahnhofe in Floridsdorf wurde genehmigt. [9. August, Z. 46.642.]

— (Linie Lundenburg—Brünn: Laderampe in Kostel.) Für die Herstellung einer Verladerampe in der Station Kostel wurde die Baubewilligung ertheilt. [17. Juli, Z. 37.534.]

— (Linie Brünn—Prerau: Kohlenschuppen in Holubitz.) In der Station Holubitz wurde ein Kohlenschuppen errichtet. [31. Juli, Z. 40.348.]

— (Linie Trzebinia—Szczakowa: Herstellung eines neuen Geleises.) Das Project für die Herstellung eines neuen Geleises im Hofe der k. k. priv. Oesterr. Portlandcement-Fabrik in Szczakowa wurde zur Ausführung genehmigt. [7. August, Z. 40.573.]

Ostgalizische Localbahnen. (Theilstrecke Ostrów—Trembowla: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung für die Theilstrecke Ostrów—Trembowla der Ostgalizischen Localbahnen auf den 19. August anberaumt. Mit der Leitung wurde der k. k. Statthaltereirath Dionysius Ritter von Zawadzki betraut. [H.-M.-Z. 43.416.]

Elektrische Bahn Teplitz-Eichwald. (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Teplitz hat hinsichtlich des Projectes für die Variante bei km 3·0/6 in Weisskirchlitz im Zuge der elektrischen Bahn Teplitz-Eichwald die politische Begehung auf den 20. August anberaumt. [G.-I.-Z. 15.393.]

Projectirte Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 18. Juni durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich des Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Brandeis a. d. Elbe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach der Station Neratowitz der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung, sowie die Situirung der Stationen und Haltestellen im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 39.893.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts. (Betriebsconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts wurde der Betriebsconsens ab 16. August ertheilt. [H.-M.-Z. 47.168.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Kartirungssätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen, Kleie, Malz und Mahlproducten nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg.) Mit 1. September 1895 treten unter gleichzeitiger Aufhebung der mit Schiffahrtsbeginn 1893 eingeführten gleichnamigen Kartirungssätze neue Kartirungssätze für den Transport von Getreide (als: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Halbfrucht, Buchweizen, Haidekorn, Spelz, Hirse und Mais), Hülsenfrüchte (als: Bohnen, Erbsen, Linsen, Lupinen, Wicken), Oelsaaten (als: Baumwollsamen, Kanariensamen, Dotter, Hanfsamen, Lein-, Mohn- und Rübsamen, Sesamsaat, Spörgelsamen), Oelkuchen- und Oelkuchenmehl, Repskuchen und Repskuchenmehl, Leinkuchen und Leinkuchenmehl, Kleie, Malz und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten (als: Mehl, Getreideschrot, gerollte Gerste, Graupen, Gries, Grütze u. dgl.) von einer Reihe von gesellschaftlichen Donau-, Franzens-Canal-, Franz Josef-Canal-, Save-, Drau-, Theiss- und Begacanalstationen nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg in Kraft.

Den speciellen Bestimmungen dieses Tarifes ist unter Anderem Folgendes zu entnehmen:

Die Frachtsätze können bei Aufgabe ganzer Schleppladungen alla rinfusa oder sackirter Waare von mindestens 3000 q (bei Hafer von 2500 q), sowie sackirter Theilsendungen in Mengen von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief und Frachtzahlung für dieses Gewicht, nach einer Bestimmungsstation aufgegeben, in Anspruch genommen werden.

Werden Schleppe zur Verladung eines höheren Quantums als 3000 q (bei Hafer 2500 q) bestellt, so wird die Frachtgebühr nach dem thatsächlich verladenen Quantum, in minimo für das Bestellquantum verrechnet. Im Falle Schleppe mit geringerem Tragvermögen, als das Bestellquantum beträgt, beigestellt werden, wird bei voller Ausnützung des Laderaumes des Fahrzeuges die thatsächlich verladene Menge der Frachtberechnung zu Grunde gelegt. Für Schleppladungen, bei welchen das Tragvermögen der Schleppe nicht ausgenützt erscheint, wird die Fracht mindestens für jenes Quantum berechnet, für welches der Schlepp bestellt worden ist.

Bei Schleppladungen, welche ohne Gewichtsgarantie zur Expedition gelangen, wird, im Falle sich bei der Ausladung Minderbefunde ergeben, die Frachtgebühr nach dem Ausladebefunde, mindestens aber für das in den Frachtbriefen Seitens der Versender angegebene Quantum, gekürzt um 2 Percent, eingehoben.

Die erstellten Frachtsätze verstehen sich in Markpfennig per 100 kg einschliesslich eventueller 5percent. Transportsteuer für die ungarische Strecke, Transportversicherung und Ausladung in Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg, bezw. Umladung in Regensburg vom Schiffe in die Eisenbahnwagen, dagegen ausschliesslich der Einladung in die Schiffe, der Ländebahngebühr in Regensburg und sonstiger Nebenspesen. In dem Frachtbriefe über jede Sendung ist der Gesammtwerth nach dem Marktpreise der Waare anzugeben.

Bei Havariefällen von Fahrzeugen, welche nicht unter Gewichtsgarantie beladen wurden, wird die Entschädigung für das havarirte Quantum, wenn das Gesammtquantum bei der Ausladung nicht nachweisbar ist, auf Grund des von der Aufgabsstation in den Frachtbriefen und Aufgabsrecepissen vermerkten, nach Tiefgang des Schleppes constatirten Gesammtgewichtes vorgenommen.

Bei Expedition von Theilsendungen in Säcken, welche nur bei gesellschaftlichen Agentien zur Beförderung angenommen werden, kommt für die Einladung (einschliesslich der Abwaage durch die Gesellschaft) eine Gebühr von 5 Markpfennig per 100 kg separat in Berechnung, wenn die Manipulation durch die Gesellschaft erfolgt.

Bei Getreidesendungen alla rinfusa, welche Verladungsweise nur bei ganzen Schleppladungen zulässig ist, werden Seitens der Schiffsstationen Passau und Regensburg für das Füllen, Binden und Verwiegen der Säcke 5 Markpfennig per 100 kg besonders berechnet. Nach anderen Schiffsstationen hat die Partei diese Manipulationen auf ihre Kosten besorgen zu lassen.

Die Agentie Regensburg rechnet für ihre Intervention bei Weitersendung von Getreide u. s. w. folgende Expeditionsgebühren:

a) bei geschütteter Frucht 2 Markpfennig per 100 kg,
b) bei sackirter Frucht 1 Markpfennig per 100 kg.

Die für Anfertigung der Zollpapiere, für die zollämtliche Abwaage sackirter Frucht und für Säckeflicken erwachsenden Spesen werden separat in Rechnung gestellt.

Für die Berechnung der Fracht ist ausschliesslich der Tag der Aufgabe, bezw. der Uebergabe des Frachtbriefes nach vollendeter Einladung bei der betreffenden Agentie massgebend. Die Kosten für Schifftungen geschütteter Schleppladungen speciell auf dem Hauptstrome der Donau werden von der Gesellschaft aus Eigenem bestritten. Hieraus kann aber kein Anspruch auf die unbedingte Expedition oder Schifftung der beladenen Schleppe abgeleitet werden, namentlich nicht für Schleppe aus der unteren Donau, weil über die Kataraktenstrecke nächst Orsova die Passage auch geschiffteter Getreideschleppe stets vom jeweiligen Wasserstande abhängig ist. Eventuelle Schifftung von geschütteten Schleppladungen auf den Nebenflüssen und Seitenarmen der Donau, sowie auf den Canälen werden durch die Gesellschaft auf Kosten der Partei vorgenommen. Für Schifftungen sackirter Waare werden den Parteien keine Schifftungsspesen in Anrechnung gebracht. Für die bei der Schifftung geschütteter oder sackirter Waare erwachsenden Zollspesen hat stets die Partei aufzukommen. Bei Eintritt ungünstiger Wasserstandsverhältnisse behält sich die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vor, Umladungsgebühren in der Höhe von 10 Markpfennig per 100 kg einzuheben; der Zeitpunkt der Einhebung dieser Umladungsgebühren wird mit besonderer Kundmachung bekanntgegeben.

Die tarifmässigen Fracht- und sonstigen Gebühren sind stets vor Beginn der Ausladung zu entrichten. Bei Schleppladungen werden eventuelle Frachtrichtigstellungen auf Basis des Gewichtsbefundes nach der Ausladung gegen Vorlage der Original-Schiffsfrachtbriefe vorgenommen. Die Frachtgebühren für sackirte Theilsendungen werden nach dem bei der Aufgabe ermittelten Gewichte eingehoben.

Die Parteien haben die Einladung der Fahrzeuge in folgenden Fristen zu bewerkstelligen, und zwar Schleppladungen von 8000 q und darüber innerhalb 12 Tagen, von 7—8000 q in 11 Tagen, von 6—7000 q in 10 Tagen, von 5—6000 q in 9 Tagen, von 4—5000 q in 8 Tagen, von 3500—4000 q in 7 Tagen, von 2500—3500 q in 6 Tagen, von 2000—2500 q in 5 Tagen, von 1500—2000 q in 4 Tagen und von Schleppladungen unter 1500 q in 3 Tagen. Bei Schleppladungen, welche in Regensburg durch die Gesellschaft auf die Bahn umgeschlagen werden, hat die Partei prompte Verfügung zu ertheilen. Aufträge zur successiven Verladung können nicht berücksichtigt werden. Wenn die Ausladung einer Sendung überhaupt durch Verschulden der Partei verzögert wird, wird für jeden Tag der Verzögerung das vorgeschriebene Wartegeld berechnet. Für die Einlagerung in Passau und Regensburg sind die Lagerhaus-Ordnungen und Gebührentarife der beiden Agentien massgebend. Jede Ladung bildet für sich ein geschlossenes Ganzes, und ist die Uebertragung etwa ersparter Ladetage auf eine frühere oder spätere Ladung unter gar keinen Umständen gestattet. Die in die Ladefristen fallenden Regentage, Sonntage und nachstehende Festtage werden der Partei nicht als Ladetage angerechnet: in Oesterreich-Ungarn die katholischen Festtage, der Tag des Landespatrons, die beiden Tage des israelitischen Neujahrsfestes und der Tag des Versöhnungsfestes; in Serbien, Rumänien und Bulgarien die griechischen Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertage, der Neujahrstag, das Fest der Wasserweihe, die beiden Tage des israelitischen Neujahrsfestes und der Tag des Versöhnungsfestes. Die Ladezeit beginnt mit dem auf die Beistellung des Schleppes folgenden Tage.

Für jeden Tag, um welchen die zugestandenen Einladefristen überschritten werden, bezw. um welchen die Ausladung durch Verschulden der Partei verzögert wird, also auch für die in die Ueberschreibung fallenden Regen-, Sonn- und Festtage, wird bei einer Ladung von 4000 q aufwärts ein Wartegeld von 40 fl. ö. W., bei einer Ladung von 2500—4000 q ein solches von 30 fl. und bei einer Ladung unter 2500 q ein solches von 20 fl. per Tag berechnet und von dem Empfänger der Sendung unnachsichtlich eingehoben. Bei Begleichung der in österreichischer Währung bezifferten Wartegelder in einer anderen Währung erfolgt die Umrechnung zum jeweiligen Tagescourse. Die Gesellschaft behält sich vor, die Wartegelder zu erhöhen oder die Ladefristen zu kürzen, oder auch beide Massnahmen gleichzeitig vorzunehmen, welche Tarifmassnahmen ab dem Tage der Einführung auch für bereits schwimmende Sendungen angewendet werden.

Umkartirungen können, insoferne die Gesellschaft hierauf eingeht, nur in Passau stattfinden und müssen spätestens innerhalb 24 Stunden nach erfolgter Avisirung rechtzeitig bei der Agentie Passau angemeldet werden, widrigenfalls für die Ueberschreitung dieser Dispositionsfrist das tarifmässige Wartegeld in Anrechnung gebracht wird.

Für den Fall, als aus einer nach Vilshofen, Deggendorf, Straubing oder Regensburg adressirten ganzen Schiffsladung nicht mehr als der dritte und nicht weniger als der vierte Theil des Gesammtquantums in Passau zur Ausladungge langt und das Fahrzeug mit der Restladung, also mit mindestens zwei Dritttheilen der Ladung, nach der ursprünglichen Schiffsbestimmungsstation weiter expedirt wird, finden die Sätze dieses Tarifes unverändert Anwendung. Falls jedoch das in Passau ausgeladene Quantum grösser ist als der dritte Theil der ganzen Ladung, der Schlepp also mit weniger als zwei Dritttheilen der Gesammtladung nach seiner Adressstation weiterschwimmen soll, wird, wenn die Gesellschaft auf diese Art der Weiterexpedition eingeht, für die Restladung der für Sendungen nach Passau bestehende Satz mit einem Frachtzuschlage von 40 Pfg. per 100 kg bei Weiterbeförderung nach Vilshofen und Deggendorf und von 45 Pfg. per 100 kg bei Weiterbeförderung nach Straubing und Regensburg berechnet.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Orion" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 1763 T. Gehalt ist am 3. Juli mit 13 Passagieren und 689·306 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, nebst 4500 Stück Hölzern verschiedener Gattungen und 1 Stück Vieh von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 17 Colli Esswaaren, 12 Colli Alkohol, 2 Colli Möbel, 81 Colli

Zucker, 20 Colli Zündhölzchen, 4 Colli Nachtlichter, 1000 Stück Staffeln, 2000 Stück Halbstaffeln; nach Samarang 50 Colli Mehl, 75 Colli Erdwachs; nach Bushire 7 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 2 Colli Manufacturwaaren; nach Suez 25 Colli Möbel; nach Gedda 10 Colli Porzellanwaaren, 750 Colli Zucker; nach Suakin 2 Colli Glasperlen; nach Aden 40 Colli Mehl, 10 Colli Eisenwaaren, 1000 Stück Bretter, 500 Stück Staffeln; nach Massaua 9 Colli Kurzwaaren; nach Hodeidah 1 Collo Manufacturwaaren, 3 Colli Glaswaaren; nach Zanzibar 140 Colli Mehl, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Kurrachee 5 Colli Knöpfe, 32 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 20 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Bier, 3 Colli Farben, 2 Colli Fez; nach Bombay 949 Colli Papier, 100 Colli Glaswaaren, 76 Colli Glasperlen, 131 Colli Metallwaaren, 34 Colli Holzwaaren, 8 Colli Kurzwaaren, 303 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 114 Colli Lampen, 14 Colli Knöpfe, 25 Colli Garn, 25 Colli Quecksilber, 4 Colli rohes Elfenbein, 9 Colli Schuhwaaren, 298 Colli Farben, 5 Colli Fez, 1 Collo Spielwaaren, 5 Colli Spiritus, 14 Colli Seife, 12 Colli Glasperlen, 1 Stück lebendes Pferd; nach Bassorah 5 Colli Cigarettenpapier, 85 Colli Manufacturwaaren, 14 Colli Farben, 12 Colli Papier; nach Bushire 6 Colli Baumwollwaaren, 27 Colli Glaswaaren; nach Colombo 3 Colli Lampen, 11 Colli Wollwaaren, 23 Colli Papier, 6 Colli Metallwaaren, 15 Colli Kurzwaaren, 9 Colli Papier; nach Mulmein 3 Colli Häute; nach King Georges 27 Colli Liqueure; nach Rangoon 9 Colli Manufacturwaaren, 128 Colli Eisenwaaren, 4 Colli Lampen, 14 Colli Glaswaaren, 13 Colli Papier, 15 Colli gemischte Producte; nach Madras 4 Colli Lampen, 6 Colli Glasperlen, 4 Colli Metallwaaren, 14 Colli Garn, 17 Colli Papier, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Calcutta 25 Colli Quecksilber, 21 Colli Holzwaaren, 239 Colli Papier, 25 Colli Glaswaaren, 98 Colli Metallwaaren, 33 Colli Knöpfe, 228 Colli Manufacturwaaren, 78 Colli Garn, 15 Colli Glasperlen, 25 Colli Spielkarten, 10 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Esswaaren; nach Penang 19 Colli Baumwollwaaren, 17 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Schuhwaaren; nach Singapore 43 Colli Baumwollwaaren, 39 Colli Papier, 32 Colli Garn, 6 Colli Metallwaaren; nach Soerabaya 58 Colli Erdwachs, 25 Colli Mehl, 6 Colli Manufacturwaaren; nach Macassar 20 Colli Mehl, 50 Colli Garn; nach Batavia 10 Colli Erdwachs, 34 Colli Garn, 12 Colli Papier; nach Samarang 15 Colli Bier, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Padang 8 Colli Manufacturwaaren; nach Bangkok 36 Colli Garn, 24 Colli Baumwollwaaren; nach Saigon 20 Colli Cigarettenpapier; nach Hongkong 6 Colli Manufacturwaaren; nach Manila 55 Colli Garn, 1 Collo Schuhwaaren, 7 Colli Metallwaaren; nach Kobe 11 Colli Manufacturwaaren; nach Yokohama 31 Colli Steinwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 577.126 fl. ö. W.

Ungarisch-croatische Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Stapellauf eines Dampfers.) Am 5. August fand in Fiume der Stapellauf des der Ungarisch-ungarischen Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft gehörenden Dampfers „Volosca“ statt. Der 33·5 m lange und 5·8 m breite Dampfer, welcher bei einem Tiefgange von 2·44 m eine mit 180 indicirten Pferdekräften arbeitende Schiffsmaschine besitzt und mit allem Comfort ausgestattet ist, wird als Localschiff zwischen Fiume und Volosca verkehren.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis zum 25. August.

Adriatischer Dienst.

20. August, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän P. Mersa, nach Venedig.

21. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän A. Leva, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

22. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“ Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

22. „ um Mitternacht: Dampfer „Metkovich,“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

23. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Leda“, Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

24. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän P. Mersa, nach Venedig.

25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

20. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Daphne“, Capitän G. Vitaglich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy, Rhodus und Mytilene.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vesta“, Capitän R. Colledani, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

23. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Euterpe“, Capitän C. Bechtinger, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

24. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Berenice“, Capitän G. Mariani, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. August, um 4 Nm.: Dampfer „Marquis Bacquehem“, Capitän G. de Grisogono, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;
„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. Septbr., um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator“, Capitän . . . ., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

31. August, Dampfer „Orion“, Capitän A. Martinolich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Uebernahme der Eisenbahn Brod-Zenica in den Betrieb der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen. Nachdem das Gesetz vom 15. Juli 1895, betreffend die Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod-Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod an Bosnien und die Herzegowina in dem am 25. Juli ausgegebenen LIII. Stücke des Reichs-Gesetzblattes unter Nr. 106 kundgemacht worden ist und gleichzeitig die Kundmachung des entsprechenden ungarischen Gesetzes stattgefunden hat, ist laut Mittheilung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums die Betriebführung der Bosnabahn mit 27. Juli im Einvernehmen mit dem k. und k. gemeinsamen Ministerium (in Angelegenheiten Bosniens und der Herzegowina) von der k. und k. Militärverwaltung an die Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen übergegangen.

[Z. 46.660.]

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 8. Juli wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Dr. Ernest Trevisan und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Rudolf von Amberg, die I. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Der Leiter des Bureau, Dr. Isidor Bing, erstattete den Bericht über das abgelaufene erste Geschäftsjahr, welches den Zeitraum vom Tage der Constituirung der Gesellschaft, d. i. vom 27. Juli 1893 bis zum 31. December 1894, umfasst. Nach demselben wurde der von der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführte Betrieb der Gesellschaftsbahn am 10. Juni 1894 eröffnet. Weiters bemerkt der Bericht, dass die Fortsetzung der Bahn über die Reichsgrenze und ihr Anschluss an das italienische Eisenbahnnetz projectirt und im Wesentlichen von dem bereits beschlossenen Ausbaue der italienischen Theilstrecke zur österreichischen Grenze abhängig sei. Insolange jedoch der erwähnte Anschluss an das italienische Bahnnetz nicht vollzogen sei, könne die 16·5 km lange Gesellschaftsbahn nur die Bedeutung einer Localbahn und daher nur einen beschränkten Verkehr haben. Letzterer wurde überdies in der nur siebenmonatlichen Betriebsperiode des Jahres 1894 durch die quantitativ ungenügende Weinernte geschmälert, so dass die fragliche Betriebsperiode ein Deficit von 2518 fl. aufweist und zur Ermöglichung der Dividendenzahlung für die Prioritätsactien die Staatsgarantie voll in Anspruch genommen werden musste. Der Bericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe ohne Discussion das Absolutorium ertheilt. Mit der Wiederwahl der bisherigen Revisoren schloss die Generalversammlung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Tellnitz für den Gesammtverkehr.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für Frachtgut in Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Tellnitz der Strecke Bodenbach—Komotau wird mit 1. September 1895 für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Wien, am 17. August 1895. [593]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Göpfritz-Gross-Sieghharts.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien K.F.J.B.—Eger gelegenen Station Göpfritz-Gross-Sieghharts wird vom 16. August 1895 an in Göpfritz abgeändert.

Wien, am 15. August 1895. [594]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages V zum Localgütertarife Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Postelberg-Laun gelangt zum Localgütertarife (Neuauflage vom 1. Jänner 1895) Theil II, Heft 1, der Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. den Tarif und Kilometerzeiger für die Localbahn Postelberg-Laun;
II. Aenderungen und Ergänzungen.
III. Berichtigungen.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 20 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 16. August 1895. [595]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Theil V, Heft 2.
(Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr).

Am 1. September 1895 gelangt Nachtrag I zum Tariftheil V, Heft 2, für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr) zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen von Stationsnamen, Einbeziehungen neuer Stationen, sowie Aenderungen von Frachtsätzen und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. August 1895. [596]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Tennstädt.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Tennstädt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt mit den um Rm. 2 pro 10.000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Döllstädt in den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr einbezogen.

Wien, am 13. August 1895. [597]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebug der Tarifsätze für den Transport von Personen und Reisegepäck auf der Localbahn Monfalcone-Cervignano.

Am 30. September 1895 treten die in dem Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen vom 1. Jänner 1895 rücksichtlich der Localbahn Monfalcone-Cervignano enthaltenen Tarifsätze ausser Kraft.

Ueber die mit 1. October 1895 an Stelle derselben zur Einführung gelangenden neuen Tarifsätze wird eine besondere Veröffentlichung erfolgen.

Wien, am 16. August 1895. [598]

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr.

Aufnahme der Station Kaaden-Brunnersdorf mit Frachtsätzen des Specialtarifes III in den Verbandsgütertarif vom 1. April 1894.

Am 1. September 1895 treten im Verkehre zwischen der Station Kaaden-Brunnersdorf der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und den nachbenannten Stationen der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft andererseits für Güter des Specialtarifes III die nachstehenden Frachtsätze, bei welchen Coursunterschiedsbeträge nicht in Betracht kommen, in Kraft, und zwar:

Zwischen Kaaden-Brunnersdorf und	Markpfennig für 100 kg
Coburg	79
Eisfeld	85
Hüttensteinach	86
Köppelsdorf	85
Lauscha	90
Neustadt b. Coburg	83
Oeslau	81
Salzungen	105
Schleusingen	95
Sonneberg	84
Themar	92
Veilsdorf	87

Wien, am 15. August 1895. [599]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

(Personenverkehr.)

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit 1. October 1895 wird ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der obgenannten Verwaltungen, welcher geänderte Fahrpreise enthält, eingeführt.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

Der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits vom 1. Juli 1893; der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn über die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. über Bodenbach, Dux andererseits vom 1. April 1893 sammt Nachtrag I und der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits über Prag vom 1. Mai 1893 sammt Nachtrag I.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 kr. erhältlich sein.

Wien, am 15. August 1895. [600]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anderseits.

Mit 1. October 1895 gelangt an Stelle des mit gleichem Tage ausser Kraft tretenden Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anderseits via Hohenstadt, bezw. via Triebitz vom 1. August 1893 ein neuer Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der bisherigen Fahrpreise, sowie directe Fahrpreise im Verkehre mit Stationen der verstaatlichten Mährisch-schlesischen Centralbahn via Olmütz.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. ö. W. erhältlich sein.

Wien, am 18. August 1895. [601]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Errichtung einer neuen Abfertigungsstelle für Kohlensendungen unter der Bezeichnung „Ossegg II“.

Am 1. October 1895 wird für die Abfertigung von Kohlensendungen, welche von den Ossegger Kohlenwerken Fortschritt I, II, III zur Aufgabe gelangen, in Dux-Liptitz eine eigene Abfertigungsstelle unter der Bezeichnung „Ossegg II“ eröffnet werden.

Die Abfertigung und Verrechnung der Kohlensendungen wird unter den gleichen Bedingungen und Frachtsätzen wie für jene von Ossegg erfolgen.

Wien, am 16. August 1895. [602]

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Einführung des Tarifnachtrages VI.

Mit Giltigkeit vom 18. August 1895 gelangt der VI. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren mittelst Dampfschiffen auf dem Bodensee vom 1. August 1890 zur Ausgabe.

Derselbe enthält Fahrpreise für die neueröffnete Landungsstelle Ueberlingen-Bahnhof.

Wien, am 15. August 1895. [603]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife vom 1. Juli 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 tritt zum Tarife vom 1. Juli 1894 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, Aenderung von Stationsbenennungen, sowie Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 16. August 1895. [604]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu Theil II des Deutsch-Italienisches Gütertarifes vom 1. August 1888.

Mit 1. September 1895 gelangt ein Berichtigungsblatt zum Theil II des Tarifes für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr, giltig ab 1. August 1888, enthaltend neue ausseritalienische Schnittsätze für Schwefel und Schwefelblüthe aus Italien nach bayerischen Stationen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes können bei der Station Wien (Cassa V) kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 13. August 1895. [605]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

(Unter Aufhebung der Kundmachung vom Februar 1895.)

Mit 1. September 1895 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg die ab 1. September 1895 giltigen Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. September 1895.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 15. Juli 1892,
I. Nachtrag, „ „ 1. Mai 1893,
II. „ „ „ 1. September 1895.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. September 1895.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. September 1895.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab 1. September 1895 bis Schiffahrtsschluss 1895 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

	Markpfennig pro 100 kg
1. Für Sendungen von Donaustationen unterhalb Wien bis einschliesslich Moldova, dann von Stationen der Theiss, der Save, der Drau, des Bega-, Franzens- u. Franz Josefs-Canals	6
2. Für Sendungen von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen . .	8

Die Refactien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende Jänner 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im August 1895. [606]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Bosnisch-Gradiska.

Mit 20. August 1895 wird am rechten Saveufer, gegenüber der aufgelassenen Station Alt-Gradiska, die Station Bosnisch-Gradiska als Agentie eröffnet.

Im Verkehre mit dieser Station gelten die für die seinerzeit bestandene Station Alt-Gradiska vorgesehenen Tarife und Tarifbestimmungen auf Seite 81 des vom Schiffahrtsbeginn 1891 giltigen Frachtentarifes.

Wien, am 17. August 1895. [607]

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsgüterverkehr.

Aufhebung der Frachtsätze im Verkehre mit der Station Gera der Weimar-Geraer Eisenbahn.

Am 1. October 1895 treten die durch die Nachträge I zu den Heften 2 und 4 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifes, durch den Nachtrag I zu Heft 2 und durch den Nachtrag II zu Heft 6 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsgütertarifes eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und b (Holz) für den Verkehr mit der Station Gera der Weimar-Geraer Eisenbahn ohne Ersatz ausser Kraft. Nach diesem Tage wird daher der Verkehr von und nach Gera nur von den Stationen der kgl. Sächsischen und kgl. Preussischen Staatsbahnen dort bedient werden.

Wien, am 16. August 1895. [608]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Einführung eines Nachtrages zum Ausnahmetarife vom 1. October 1894.

Mit 1. September 1895 gelangt der Nachtrag 3 zu dem vom 1. October 1894 giltigen Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn zur Einführung.

Derselbe enthält:

Die Erweiterung der Giltigkeit der ermässigten Frachtsätze für Steinkohlensendungen nach Station Floridsdorf und Wien Nordbahnhof auf Coaks, dann anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze von den Kohlenstationen 1—21; ferner diverse Aenderungen und Ergänzungen und überdies einen neuen Entfernungszeiger.

Exemplare sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 12. August 1895. [609]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch - Westphälisch - Bayerischer Holzverkehr. (Einbeziehung von Stationen.) Am 10. August wurden die Stationen Fleckenberg, Fredeburg, Gleidorf, Langenei, Lenne, Saalhausen und Schmallenberg des Directionsbezirkes Elberfeld in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Das Nähere ist bei den Abfertigungsstellen der genannten Stationen zu erfahren.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Frachtbegünstigungen für Heu etc.) Die durch Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin vom 24. Juni veröffentlichten Frachtbegünstigungen für Heu und Stroh von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg i. Pr., Posen und Stettin nach allen preussischen Staatsbahnstationen und für Baumwolle und Wolle im Verkehr der preussischen Staatsbahnstationen unter einander werden auf den directen Verkehr mit der Oldenburgischen Staatsbahn ausgedehnt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1258	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Erlach	Wr.-Neustadt loco u. transit für südlich von Neustadt gelegene Südbahn-Stationen	Gesammt-Verfrachtung von mindestens 300 Wagenladungen innerhalb der Giltigkeitsdauer, Ziegel und Kohle in allen nebenangeführten Relationen, worunter wenigstens 50 Wagen Kohle zur Beförderung gelangen müssen. Einhaltung der sonstigen einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb 8 Tagesstunden	Bis Ende Juli 1896	Localgütertarif	5·0	3·5	1·5	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabs-, der Original-Frachtbriefe bei Abgabs-Gütern bis Ende August 1896	
					Scheiblingkirchen				5·5	4·5	1·0			
					Edlitz				6·8	5·8	1·0			
					Aspang				9·0	8·0	1·0			
			Kohle, mineralische	Wr.-Neustadt	Erlach				6·3	4·0	2·3			
1259	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz, und zwar: 1. des Ausnahmetarifes A und 2. der Ausnahmetarife B, C und D, Abtheilung β, laut Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Wadowice	Karf	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und der Zugeständnisse laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 37 ex 1895, sub Post 583, und Nr. 46 ex 1895, sub Post 708, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Ad 1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; ad 2. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der für die bezeichneten Ausnahmetarife vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	0·03 Mark	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die österr. Gebührenantheile aus dem nebenbezeichneten Tarife eine Restringirung erfahren, so wird auch eine gleichmässige Reduction der bezüglichen Frachtnachlässe vorbehalten. Auf Sendungen von Holz der Ausnahmetarife B, C und D, für welche die Frachtberechnung auf Grund der Frachtsätze der Abtheilung α erfolgt, finden die nebenstehenden Frachtbonificationen keine Anwendung
					Zabrze Coaksanstalt						0·03 Mark			
					Borsigwerk						0·02 Mark			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1260	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Tótvárad Ungvár	Prag (K.F.J.B., St.E.G., Oe.N.W.B.) Prag (St.E.G., Oe.N.W.B.) Smichow	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der bezüglichen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	113 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewerkstelligen
1261	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Steine der Position 8—57 und 58 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Wilfleinsdorf St.E.G.	Wien-Praterquai	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Ausnahmetarif für Steine und Schotter-Transporte	Besteht kein directer Frachtsatz	10·9 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
									Heller					
1262	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier russischer Herkunft	Brody (Bhf.) transit Nowosielitza (Bhf.) transit Podwołoczyska (Bhf.) transit	Eger	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen	Vom 23. August 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	a) 728 b) 704 788 758 768 740	a) 545 b) 428 638 501 590 464	a) 183 b) 276 150 257 178 276	Im Kartirungswege		
1263	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben der Pos. Z—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Wieliczka	Oświęcim transit	Aufgabe als Frachtgut mit nach Chybi direct lautenden Frachtbriefen und Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	16 kr.	14 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1264	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Pos. S. 57 und 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Verladegeleise bei Hammerhäuser	Poschetzau	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	4·2 kr. ö. W.	3·7 kr. ö. W.	0·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1265	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zurawica	Przeworsk	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirksstrassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde zur Beförderung gelangen. - Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	8	5	3	Im Kartirungswege		
				Przemyśl					10	6	4			
				Chyrów					13	9	4			
				Starzawa					14	10	4			
1266	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Drainröhren der Pos. D—12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podłęże	Stryj	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen von der Güterverwaltung in Strzałków oder Podhorce mit der Bestimmung zu landwirthschaftlichen Meliorationen unter der eigenen Adresse bezogen werden. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	52 kr.	38 kr.	14 kr.	Im Kartirungswege		
1267	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohle	Dombrau	Sárvár	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 10000 t.** Die Sendungen müssen an die Zuckerfabriks-Actiengesellschaft in Sárvár bestimmt sein. Im Uebrigen sind die für den Steinkohlenverkehr bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen massgebend	Vom dritten Tage nach Verlautbarung auf ein Jahr	Ausnahmetarif, Heft 3, für den Oesterr.-Ungarischen Kohlenverkehr, giltig vom 1. August 1894	kr. 66	kr. 56	kr. 10	Im Rückvergütungswege	Gegen die auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, welche bis Ende November 1896 vorzulegen sind	
				Karwin					66	56	10			
1268	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 75 vom 29. Juni 1895 unter fortlaufender Nummer 1041 veröffentlichte Tarifermässigung für grobes Packpapier etc. von Gotteszell nach Perl trs. gilt auch in umgekehrter Richtung, d. h. von Perl trs. nach Gotteszell, bezw. für Sendungen von italienischen Stationen nach Gotteszell.											

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

I. Personenwagen.

a) Vierachsige Drehgestellwagen.

1. 2 Stück I. Classe Serie Aa mit Spindel- und Vacuumbremse mit 5 Coupés I. Classe, eventuell mit 4 Coupés I. Classe und einem Gepäckscoupé,
2. 12 Stück I./II. Classe Serie ABa mit Spindel- und Vacuumbremse.

b) Zweiachsige mit Dachaufbau, geschlossenen Platformen, Seitengängen und mit Coupéabschlusswänden.

3. 10 Stück I./II. Classe ABe mit Spindel- und Vacuumbremse und Westinghousebremse.

c) Zweiachsige ohne Dachaufbau, mit geschlossenen Platformen, Seitengängen und ohne Coupéabschlusswände.

4. 3 Stück I./II. Classe Serie ABe mit Spindel- und Vacuumbremse,
5. 3 Stück I./II. Classe Serie ABe ohne Spindelbremse mit Vacuumleitung,
6. 3 Stück II. Classe Serie Be mit Spindel- und Vacuumbremse,
7. 4 Stück II. Classe Serie Be ohne Spindelbremse mit Vacuumleitung,
8. 18 Stück III. Classe Serie Ce mit Spindel- und Vacuumbremse,
9. 16 Stück III. Classe Serie Ce ohne Spindelbremse mit Vacuumleitung

(Post 1–9:) mit Oelgasbeleuchtung, eventuell auch mit Rayl-Signal

d) Zweiachsige nach der Localzugstype mit Mittelgang.

10. 2 Stück II. Classe Serie Bi ohne Spindelbremse mit Vacuumleitung,
11. 7 Stück II./III. Classe Serie BCi mit Spindel- und Vacuumbremse,
12. 13 Stück III. Classe Serie Ci mit Spindel- und Vacuumbremse,
13. 1 Stück III. Classe Serie Ci ohne Spindelbremse mit Vacuumleitung

(Post 10–13:) mit Oelbeleuchtung

II. Dienstwagen.

a) Vierachsige mit Drehgestellen.

14. 1 Stück Postambulancewagen Serie Fa mit Spindel- und Vacuumbremse und Oelgasbeleuchtung, eventuell auch mit Rayl-Signal.

b) Zweiachsige.

15. 2 Stück Postambulancewagen Serie F ohne Spindelbremse mit Vacuumleitung und Oelgasbeleuchtung und eventuell auch mit Rayl-Signal eingerichtet,
16. 4 Stück Postconducteurwagen Serie Fk mit 8·62 m langem Kasten ohne Spindelbremse mit Vacuumleitung und Oelbeleuchtung,
17. 2 Stück Postconducteurwagen Serie Fk mit 6·82 m langem Kasten ohne Spindelbremse mit Vacuumleitung und Oelbeleuchtung,
18. 66 Stück Gepäckswagen Serie De mit Spindel- und Vacuumbremse und Oelbeleuchtung,
19. 8 Stück Post- und Gepäckswagen Serie DF mit 8·62 m langem Kasten mit Spindel- und Vacuumbremse und Oelbeleuchtung,
20. 2 Stück Post- und Gepäckswagen Serie DF mit 6·84 m langem Kasten mit Spindel- und Vacuumbremse und Oelbeleuchtung.

(Post 16–20:) eventuell auch mit Rayl-Signal und für Oelgasbeleuchtung eingerichtet

III. Güterwagen (zweiachsige).

21. 27 Stück gedeckte Güterwagen Serie Gr mit Spindelbremse mit umlegbaren Vorlegebrettern,
22. 22 Stück gedeckte Güterwagen Serie Gr ohne Spindelbremse mit umlegbaren Vorlegebrettern,
23. 19 Stück offene Güterwagen Serie Jk mit Spindelbremse und eisernen Wandrungen,
24. 16 Stück offene Güterwagen Serie Jk ohne Spindelbremse und eisernen Wandrungen,
25. 34 Stück offene Güterwagen Serie Jkh ohne Spindelbremse mit Drehschemel und eisernen Wandrungen,
26. 4 Stück offene Güterwagen Serie Jh ohne Spindelbremse mit Drehschemel,
27. 5 Stück offene Güterwagen Serie K mit Spindelbremse,
28. 5 Stück Kalktransportwagen Serie Kk mit Spindelbremse,
29. 5 Stück Kalktransportwagen Serie Kk ohne Spindelbremse.

Sämmtliche Wagen, Post 1 bis 29, erhalten Räderpaare mit Radscheiben aus Flusseisen, Achsen aus Martinflussstahl, Post 1 bis 3 Radreifen aus Tiegelflussstahl, Post 4 bis 29 Radreifen aus Martinflussstahl.

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von „Personenwagen“ oder „Dienstwagen“, bezw. „Güterwagen“ bis zum **16. September 1895, Mittags 1 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind unter genauer Bezeichnung der Gattung und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge einschliesslich der completen Ausrüstung, und zwar: für die Personen- und Dienstwagen Post 1 bis 20 exclusive Rayl-Signal; für die Wagen Serie Aa getrennt für beide Typen; für die Dienstwagen Post 16 bis einschliesslich 20 getrennt mit der Einrichtung für Oelbeleuchtung und mit der Einrichtung für Oelgasbeleuchtung; für die Wagen Post 1 bis einschliesslich 9 und Post 14 bis einschliesslich Post 20 die Mehrkosten für die Einrichtung des Rayl-Signales — per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc., loco einer zu benennenden Station der westlichen oder nordöstlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen und Radscheiben anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende November 1895 im Worte bleibt.

Von den Dienstwagen sind 2 Stück Serie De, von den Güterwagen 4 Stück Serie Gr mit Bremse, 7 Stück Gr ohne Bremse und 14 Stück Jkh ohne Bremse in dem Monate December d. J. oder Jänner 1896, die Wagen Serie Aa, ABa und ABc (Post 1 bis 3) bis längstens Mitte März 1896 und alle übrigen Wagen in der Zeit vom Jänner 1896 bis Mitte April 1896 zu liefern.

Die Zahlung der erstgenannten 27 Wagen kann eventuell noch in diesem Jahre, bei den übrigen Wagen unter allen Umständen erst nach dem 1. Februar 1896 erfolgen.

In der Offerte sind gemäss vorstehenden Terminangaben die Lieferfristen für die einzelnen Wagengattungen einzusetzen.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im August 1895.

Z. 100.249. **Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.**

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 98. **Wien, 22. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 5. August 1895, Z. 17.424, an die österreichischen Bahnverwaltungen, betreffend das Betreten des Bahnkörpers durch Organe der Gendarmerie ohne Vorweis einer besonderen Legitimation.

Aus Anlass des vorgekommenen Falles, dass von einem Bahnwächter ein Gendarm, welcher in Ausübung seines Patrouillendienstes auf der in diesen Dienstgang einbezogenen Eisenbahnstrecke den Bahnkörper betrat, zur Vorweisung der Legitimation zum Betreten der Bahn aufgefordert wurde, hat das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung anher das Ersuchen gerichtet, die Eisenbahn-Verwaltungen anzuweisen, Vorsorge zu treffen, dass die im Dienste stehenden Gendarmen die ihnen obliegende Pflicht der Ueberwachung der Eisenbahnstrecken ohne Vorweisung eines besonderen Ausweises unbehindert ausüben können.

Dieses Ersuchen wird von dem genannten Ministerium mit Nachfolgendem begründet:

Nach § 26, Punkt 13, der Gendarmeriedienst-Instruction gehört es zu den Obliegenheiten der Gendarmerie, die Eisenbahnen und dazu gehörige Anlagen zu überwachen.

Aus diesem Grunde wird im Einvernehmen mit der politischen Bezirksbehörde, als der Dienstbehörde der Gendarmerie, die Patrouilleneintheilung entworfen und darin jene Bahnstrecke aufgenommen, deren Ueberwachung die genannte Dienstbehörde als nothwendig erachtet. Es bildet somit diese Bahnstrecke das Object, dessen specielle Ueberwachung erfolgen soll.

Es geht daher nicht an, den über behördlichen Auftrag seinen Dienst verrichtenden Gendarmen der Controle anderer nicht competenter Organe unterzuordnen.

Da der vollkommen gerüstete Gendarm „als im Dienste stehend" von Jedermann leicht erkannt wird, erscheint es nicht nöthig, dass derselbe von untergeordneten Bahnorganen zur Vorweisung seines Dienstbuches als Legitimation zum Betreten des Bahnkörpers aufgefordert werde.

Dem nicht im Dienste stehenden Gendarm ist jedoch das Betreten des Bahnkörpers nicht gestattet.

Indem das Handelsministerium die geehrten Bahnverwaltungen hievon in Kenntniss setzt, wird denselben zugleich in Erinnerung gebracht, dass mit den h. a. Erlässen vom 13. November 1852, Z. 22.011, 30. März 1874, Z. 8587, und 4. November 1879, Z. 28.830 (Centralblatt Nr. 48 ex 1887), den geehrten Bahnverwaltungen bedeutet wurde, dass der Gendarmerie, so oft dieselbe in Ausübung ihrer Dienstpflichten die Bahn oder die zum Betriebe gehörigen Localitäten betreten muss, um eine ihr obliegende Amtshandlung vorzunehmen, keinerlei Hinderniss in den Weg zu legen ist, und dass die Gendarmerie zum Betreten und selbst zum Begehen des Bahnkörpers berechtigt sei, wenn der Bahnkörper eben das Object der speciellen Ueberwachung durch die Gendarmerie bilde, wogegen — diese Fälle ausgenommen — die Benützung des Bahnkörpers als Fussweg ausgeschlossen ist.

In letzterer Hinsicht hat das k. k. Landesvertheidigungs-Ministerium über h. a. Ersuchen sämmtliche Landes-Gendarmerie-Commanden beauftragt, an die unterstehenden Mannschaften die entsprechenden Weisungen zu erlassen.

Nachdem nun den nicht im Dienste stehenden Gendarmen das Betreten der Bahn unbedingt untersagt, ferner den im Dienste stehenden und als solche durch ihre volle Ausrüstung kenntlichen Gendarmen die Benützung der Bahn als Fussweg — die in den vorbezeichneten Erlässen angeführten Fälle ausgenommen — gleichfalls grund-

sätzlich verwehrt ist, so muss für das Eisenbahnpersonale die Annahme gelten, dass der die Bahn an anderen als an den dem Publicum allgemein zugänglichen Punkten betretende Gendarm im Dienste hiezu vermöge der pflichtmässigen Erfüllung seiner dienstlichen Obliegenheiten berechtigt und verpflichtet ist, und geht es — ohne unliebsame Erörterungen hervorzurufen und die Competenzen zu verwirren — nicht an, dass der im Dienste der öffentlichen Sicherheit stehende Gendarm vom Bahnpersonal zur Vorweisung einer Legitimation zum Betreten des Bahnkörpers verhalten werde.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, dem Streckenpersonal eine entsprechende Belehrung zukommen zu lassen, wogegen das Handelsministerium an das k. k. Landesvertheidigungs-Ministerium neuerdings mit dem Ersuchen herantritt, den Gendarmeriemannschaften durch die Landes-Gendarmerie-Commanden einschärfen zu lassen, in welchen Fällen ihnen das Betreten und Begehen der Bahn ohne besondere Bewilligung der Eisenbahnorgane gestattet ist, und zugleich die Weisung zu ertheilen, dass die Gendarmeriemannschaften zur Vermeidung unliebsamer Auseinandersetzungen sich ihre diesfälligen Rechte und Pflichten strengstens vor Augen halten.

Wien, am 5. August 1895.

Der Leiter des k. k Handelsministeriums:
Wittek m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 2. August 1895, Z. 45.308, an die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Abgabe der Instradirungstabellen an das Publicum.

Einem in der Sitzung des Staatseisenbahnrathes vom 27. Mai d. J. gefassten Beschlusse zufolge wurde das Handelsministerium ersucht, dahin zu wirken, dass die Instradirungstabellen, als ein integrirender Bestandtheil der Frachttarife, sofort nach ihrem Erscheinen Jedermann zugänglich gemacht werden. Dieser Antrag wurde mit dem Hinweise auf den Umstand begründet, dass durch den in der neuen Zusatzbestimmung XVII zu § 51, lit. l), Betr.-Regl. (Nachtrag VII zum gemeinsamen Tariftheile I) enthaltenen Vorbehalt, wonach die Stationen über die transportberechtigten Routen nur unverbindlich Auskunft ertheilen, den Interessen der Verfrächter nicht in ausreichendem Masse Rechnung getragen sei.

Diese Ablehnung einer bahnseitigen Verantwortlichkeit lässt den in Rede stehenden Antrag des Staatseisenbahnrathes nicht als unberechtigt erscheinen, da bei der materiellen Tragweite, welche nach der betreffenden Zusatzbestimmung die Kenntniss der transportberechtigten Routen für die Geschäftswelt hat, derselben doch die Möglichkeit geboten werden muss, sich über dieselben in verlässlicher Weise informiren zu können.

Die geehrte Verwaltung wird demnach eingeladen, den vorerwähnten Antrag des Staatseisenbahnrathes auf die Tagesordnung der nächsten Eisenbahn-Directoren-Conferenz zu setzen und über das Ergebniss der bezüglichen Berathung anher zu berichten.

Von dem Inhalte dieses Erlasses werden die übrigen Bahnverwaltungen durch dessen Abdruck im h. ä. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 2. August 1895.

Für den Leiter des k. k. Handelsministeriums:
Hardt m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. August 1895, womit für den Monat September 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat September 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $20^1/_2$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Uebernahme der Eisenbahn Brod-Zenica in den Betrieb der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen.

Nachdem das Gesetz vom 15. Juli 1895, betreffend die Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod-Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod an Bosnien und die Herzegowina in dem am 25. Juli ausgegebenen LIII. Stücke des Reichs-Gesetzblattes unter Nr. 106 kundgemacht worden ist und gleichzeitig die Kundmachung des entsprechenden ungarischen Gesetzes stattgefunden hat, ist laut Mittheilung des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums die Betriebführung der Bosnabahn mit 27. Juli im Einvernehmen mit dem k. und k. gemeinsamen Ministerium (in Angelegenheiten Bosniens und der Herzegowina) von der k. und k. Militärverwaltung an die Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen übergegangen.

Wien, am 13. August 1895. Z. 46.660.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Radnitz nach Rakonitz mit den Varianten Podmokl—Pürglitz und Podmokl—Kralowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Baumeister und Besitzer der Herrschaft Zwickowetz bei Radnitz in Prag, Franz Kindl, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Radnitz über Chomle, Podmokl und Pawlikow nach Rakonitz mit den Varianten Podmokl—Pürglitz und Podmokl—Kralowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 6. August 1895. Z. 38.976.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von Cisna nach Kalnica.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Gutsbesitzer in Jasienica, Stanislaus von Wysocki, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Schleppbahn von der Endstation Cisna der projectirten Kleinbahn Lupków-Cisna nach Kalnica im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. August 1895. Z. 43.089.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 17. August 1895, Z. 48.189, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Laut einer Mittheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten — Eisenbahn-Departement — in St. Petersburg vom 18./30. Juli 1895 sind bei den von Privatverwaltungen betriebenen Eisenbahnen (Z. III 15 unter B) folgende Aenderungen vorgekommen:

22. Die Schuja-Ivanowo Eisenbahn wird seit dem 1./13. Juni 1895 von der Gesellschaft der Moskau-Jaroslawl-Archangel (vormals Moskau-Jaroslawl-Kostroma) Eisenbahn betrieben.
30. Die Kiew-Woronesch Eisenbahn hat seit dem 7./19. Juni 1895 die Bezeichnung Moskau-Kiew-Woronesch Eisenbahn erhalten.
36. Die schmalspurige Eisenbahn von Nowgorod wird seit dem 1./13. Juli 1895 von der Rybinsk-Bologoe Eisenbahn betrieben, welche künftig als Rybinsker Eisenbahn bezeichnet wird.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat diese Mittheilungen gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr entgegen genommen und auf Grund derselben die Liste dahin abgeändert, dass die unter der Ueberschrift

Russland. B. Von Privatverwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken

mit 21, 23 und 30 bezeichneten Eisenbahnen von den oben bezeichneten Zeitpunkten an folgendermassen benannt sind:

21. Rybinsker (anstatt Rybinsk-Bologoe) Eisenbahn.
23. Moskau-Jaroslawl-Archangel (anstatt Moskau-Jaroslawl-Kostroma) Eisenbahn.
30. Moskau-Kiew-Woronesch (anstatt Kiew-Woronesch) Eisenbahn.

Die Schuja-Ivanowo Eisenbahn (Nr. 22) und die schmalspurige Eisenbahn von Nowgorod (Nr. 36) fallen aus der Liste weg, nachdem sie in den Betrieb anderer Gesellschaften (Nr. 21, 23) übergegangen sind, die dem internationalen Uebereinkommen ebenfalls unterstehen.

Das Centralamt hat im Sinne von Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens den Vertragsstaaten vom Vorstehenden Kenntniss gegeben.

Wien, am 17. August 1895.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Prag: Umgestaltung einer Ueberfahrtsbrücke: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Königliche Weinberge hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der hölzernen Ueberfahrtsbrücke in km 177·2/3 für den 24. August anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann von Königliche Weinberge betraut. [G.-I.-Z. 15.574.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien — Triest. Reconstruction einer Brücke.) Das Project für die Verstärkung der Eisenconstruction der Sannbrücke nächst Tremmersfeld in km 348·054 wurde genehmigt. [1. August, Z. 42.365.]

Graz-Köflacher Eisenbahn (im Betriebe der Südbahn). (Linie Lieboch—Wies: Auswechslung einer Holzconstruction.) Die Auswechslung der Holzconstruction des Durchlasses in km 3·694 wurde genehmigt. [6. August, Z. 45.196.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Bauliche Veränderung am Bahnhofe in Wien.) Das Project, betreffend die Aenderung der Einmündung des zweiten Ziegelgeleises am Bahnhofe in Wien, wurde genehmigt. [30. Juli, Z. 44.483.]

— (Herstellung einer Waggonbrückenwaage in Scheiblingkirchen.) Das Project für die Herstellung einer Waggonbrückenwaage in der Station Scheiblingkirchen wurde zur Ausführung genehmigt. [30. Juli, Z. 26.374.]

Murthalbahn. (Herstellung einer Fusswegrampe.) Das vom steiermärkischen Landeseisenbahnamt vorgelegte Project für eine Fusswegrampe in km 44·5 der Murthalbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [4. August, H.-M.-Z. 45.192.]

Localbahn Wöllan - Unterdrauburg. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich des vom steiermärkischen Landesausschusse vorgelegten Detailprojectes für die normalspurige Localbahn von Wöllan nach Unterdrauburg die politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 20. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt betraut. [H.-M.-Z. 44.526.]

Valsuganabahn. (Aufnahmsgebäude in Levico.) Das von der Bauunternehmung vorgelegte Project für die Aufnahmsgebäude in den Stationen Levico, Roncegno und Borgo wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 42.732.]

Projectirte Localbahn Melnik - Mšeno. (Politische Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 30. Juli die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Victor Vavra in Melnik vorgelegten Projectes der Anschlussstation Melnik der projectirten Localbahn Melnik-Mšeno die politische Begehnng und Enteignungsverhandlung im Anschlusse an die angeordnete politische Begehung für die Localbahn von Melnik nach Mšeno mit Abzweigung von Lhotka nach Středenic und Verbindung von Melnik zum Elbe-Umschlagplatze einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 43.809.]

Elektrische Bahn Baden - Vöslau. (Stockgeleise.) Das von der Betriebsunternehmung Leo Arnoldi vorgelegte Project für ein Stockgeleise bei der Abzweigung der elektrischen Bahn Baden-Vöslau von der Linie Baden—Helenenthal wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Vornahme der politischen Begehung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den nachträglichen Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 45.705.]

Materialbahn oberhalb der Vonwiller'schen Mühle am rechten Donauufer. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Donau-Regulirungs-Unternehmung vorgelegten Projectes für eine Materialbahn mit Locomotivbetrieb von einem Punkte oberhalb der Vonwiller'schen Mühle zu der unterhalb der Nordwestbahnbrücke gelegenen Schotterdepotstelle die politische Begehung auf den 23. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 15.481.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Betreten des Bahnkörpers durch Organe der Gendarmerie ohne Vorweis einer besonderen Legitimation. Unter Bezugnahme auf den diesfalls an die Bahnverwaltungen gerichteten, im heutigen Verordnungs-Blatte enthaltenen Circularerlass des Handelsministeriums vom 5. August d. J., Z. 17.424, hat auch das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an die Landes-Gendarmerie-Commanden die nachstehende Verfügung erlassen:

Aus Anlass eines vorgekommenen Falles, dass ein Postenführer, als er zur Nachtzeit eine Patrouille, bei welcher auch die Ueberwachung der Eisenbahnstrecke vorgeschrieben ist, verrichtete, auf dieser Eisenbahnstrecke von einem Aushilfsbahnwächter angehalten und zur Vorweisung einer Legitimation Seitens des Stationsvorstandes zum Betreten des Bahnkörpers aufgefordert worden ist, hat das Handelsministerium den Bahnverwaltungen bedeutet, dass der Gendarmerie, so oft dieselbe in Ausübung ihrer Dienstpflichten die Bahn oder die zum Betriebe gehörigen Localitäten betreten muss, um eine ihr obliegende Amtshandlung vorzunehmen, keinerlei Hindernisse in den Weg zu legen sind und dass die Gendarmerie zum Betreten und selbst zum Begehen des Bahnkörpers berechtigt sei, wenn der Bahnkörper eben das Object der speciellen Ueberwachung durch die Gendarmerie bilde, wogegen, diese Fälle ausgenommen, die Benützung des Bahnkörpers als Fussweg ausgeschlossen ist. Nachdem nun nach den Ausführungen des Handelsministeriums den nicht im Dienste stehenden Gendarmen das Betreten der Bahn unbedingt untersagt, ferner den im Dienste stehenden und als solche durch ihre volle Ausrüstung kenntlichen Gendarmen die Benützung der Bahn lediglich als Fussweg gleichfalls grundsätzlich verwehrt ist, so muss für das Eisenbahnpersonal die Annahme gelten, dass der die Bahn an anderen als an den dem Publicum allgemein zugänglichen Punkten betretende Gendarm im Dienste hiezu vermöge der pflichtmässigen Erfüllung seiner dienstlichen Obliegenheiten berechtigt und verpflichtet ist, und es sind somit die im Dienste der öffentlichen Sicherheit stehenden Gendarmen vom Bahnpersonal zur Vorweisung einer Legitimation zum Betreten des Bahnkörpers nicht zu verhalten. Die Landes-Gendarmerie-Commanden werden sohin beauftragt, die Organe der Gendarmerie durch die militärischen Vorgesetzten gelegentlich der Unterrichtsertheilung und bei den Postenvisitirungen eingehendst belehren zu lassen, dass den nicht im Dienste stehenden Gendarmen die Benützung des Bahnkörpers als Fussweg im Allgemeinen gleichfalls nicht gestattet ist, und dass daher das Betreten des Bahnkörpers an anderen als an den dem Publicum allgemein zugänglichen Stellen und das Begehen des Bahnkörpers von Seiten des im Dienste stehenden Gendarmen nur dann gerechtfertigt erscheint, wenn derselbe vermöge seiner dienstlichen Obliegenheiten hiezu genöthigt, bezw. verpflichtet ist, insbesondere wenn der Bahnkörper eben das Object der speciellen Ueberwachung durch die Gendarmerie bilden soll, in welch letzteren Fällen der Gendarm nicht gehalten ist, sich mit einer besonderen Legitimation zum Betreten des Bahnkörpers auszuweisen. [H.-M.-Z. 39.949.]

Gemeinsamer Personentarif, Theil I. (Gestattung der Aufnahme einiger Bestimmungen in den Entwurf desselben.) Die geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz ist beim Handelsministerium um die Ergänzung der §§ 29 und 34 des Eisenbahn-Betriebsreglements in der Richtung eingeschritten, dass einerseits für die Mitnahme von Gegenständen, welche nach § 50, A 4, von der Beförderung ausgeschlossen sind, in die Personenwagen als Handgepäck ein Strafbetrag von 6 fl. per Kilogramm festgesetzt und andererseits die Haftpflicht der Bahn für den Fall ausgeschlossen werde, wenn Gegenstände von der im § 50 bezeichneten Art in die Personenwagen mitgenommen werden. Hierüber wurde der genannten Verwaltung mit dem Handelsministerialerlass vom 13. August 1895, Z. 43.805, mitgetheilt, dass das Handelsministerium vorläufig von einer Abänderung des Betriebsreglements in dem gewünschten Sinne Umgang nehmen zu sollen erachtet. Dagegen obwaltet kein Bedenken, dass die gewünschten Ergänzungen in den in Ausarbeitung befindlichen Tarif, Theil I, für den Personen- und Gepäcksverkehr einbezogen werden, zumal es sich in beiden Fällen nur um eine analoge Anwendung der für den Güterverkehr ohnehin schon bestehenden Normen auch auf den Personen- und Gepäcksverkehr handelt. [Z. 43.808.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Errichtung einer Personen-Haltestelle auf der Linie Chyrow—Stryj.) Das k. k. Handelsministerium hat die Errichtung einer Personen-Haltestelle an der Linie Chyrow—Stryj der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und zwar zwischen den Stationen Chyrow und Fulsztyn-Głęboka, genehmigt. [Z. 36.293.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 2. Juli fand im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich fünf Stück auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn zu verwendender Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender mit anstandslosem Ergebnisse statt. Diese Locomotiven besitzen die Inventarsnummern 219, bezw. 220, 221, 222 und 223 und wurden sämmtlich in der Simmeringer Maschinenfabrik im Jahre 1895 erbaut und mit den Fabrikationsnummern 2445, bezw. 2446, 2447 und 2448 versehen. Die Kessel dieser Locomotiven wurden sämmtliche mit gutem Erfolge der amtlichen Druckprobe unterzogen. Diese fünf Maschinen sind gleichartig nach den mit dem Handelsministerialerlasse vom 6. December 1894, Z. 63.662, genehmigten Typenplänen erbaut und besitzen im Ganzen drei unter einander gekuppelte Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Jede Maschine hat horizontale, aussenliegende Dampfcylinder, aussenliegende Rahmen, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und sind die fünf Locomotiven ausserdem noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, Siebfunkenfänger, zwei nichtsaugenden Injecteuren nach Friedmann, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Tenderspindelbremse, einem schwach conischen Rauchfang und eine Lechatelier-Apparat. Das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven beträgt im ausgerüsteten Zustande circa 40 t. Die Spurweite ist bei allen fünf Locomotiven die normale. Die Probefahrten wurden mit denselben am 2. Juli auf der 3·7 km langen Strecke von Unhoscht bis Kladno der Buschtěhrader Eisenbahn unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 51 bis zu 62 km per Stunde und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 29 bis zu 37 km erreicht. Im Hinblicke auf das in jeder Beziehung günstige Ergebniss der Probefahrten und der mit denselben verbundenen technisch-polizeilichen Prüfungen obwaltete keinerlei Anstand, die vorbeschriebenen fünf Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn zu übergeben. [Z. 47.606.]

Zusammenstellung

der im Monate Juli 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	2404	20.858	6.180	29.442	154	448	30	632	2·1	693	11	581	.	.	.	.	7	.	29
Nordöstliche Linien	248	3.915	4.333	8.496	7	86	17	110	1·3	60	4	190	2	.	.	.	3	.	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	257	.	257	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	642	310	1.014	3	7	.	10	1·0	11	1	13	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	66	516	319	901	18	55	4	77	8·5	74	4	81	.	.	.	.	.	.	38
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.078	899	2.163	.	19	2	21	1·0	32	6	53	.	1	.	.	.	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	336	512	1.894	2.742	37	25	12	74	2·7	71	7	50	.	1	.	.	.	.	13
Eisenbahn Wien-Aspang	.	340	789	1.129	.	9	.	9	0·8	5	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	229	446	.	2	.	2	0·4	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	556	4.693	3.422	8.671	44	70	1	115	1·3	106	25	22	1	.	1	.	5	.	10
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	496	.	558	3	2	.	5	0·9	4	.	1	.	.	.	.	.	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	194	62	256	.	3	.	3	1·2	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	380	4.965	496	5.841	30	14	.	44	0·8	65	1	7	.	.	.	.	1	.	5
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	647	5.549	3.348	9.544	104	112	30	246	2·6	218	3	148	.	14	.	10	1	1	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	280	42	322	.	4	.	4	1·2	4	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	683	8.369	682	9.734	67	73	3	143	1·5	124	4	54	2	1	.	1	.	.	23
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	1	1.518	217	1.736	.	4	.	4	0·2	7	.	.	.	.	.	.	.	.	5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	8	248	279	535	4	.	3	7	1·3	4	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	27	2.018	.	2.045	.	2	.	2	0·1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5666	56.665	23.501	85.832	471	935	102	1508	.	1486	66	1208	5	17	1	11	17	1	131

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·1 „
3. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·2 „
4. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·4 „
5. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·8 „
6. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·8 „
7. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·9 „
8. Istrianer Staatsbahn . . . . 1·0 „
9. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 1·0 „
10. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 1·2 „
11. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 1·2 „
12. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 1·3 pCt.
13. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 1·3 „
14. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·3 „
15. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·5 „
16. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 2·1 „
17. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 2·6 „
18. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 2·7 „
19. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 8·5 „

Die auf den Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in grösserer Zahl vorgekommenen Zugsverspätungen sind durch die Brüxer Einsturzkatastrophe hervorgerufen worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Zsebely-Csákovár. (Nachtrag zur Concessionsurkunde für die Theilstrecke Csákovár—Bóka.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 94 vom 7. August verlautbart den mit Erlass vom 2. Juni, Z. 45.635, erflossenen Nachtrag zur Concessionsurkunde der Localbahn Zsebely-Csákovár für die Fortsetzungsstrecke Csákovár—Bóka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 60), in welchem ausgesprochen wird, dass die Concessionärin dieser Strecke, d. i. die Localbahn-Actiengesellschaft Zsebely-Csákovár, auch Eigenthümerin der ihre bisherige Betriebslinie von Csákovár aus in der Station Bóka mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen verbindenden Linie Csákovér—Bóka sein wird.

Projectirte Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 94 vom 7. August und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die zufolge Erlasses vom 22. Juni, Z. 45.636, des kgl. ungarischen Handelsministers erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás (vergl. Vrdgl.-Bl. Nr. 53 ex 1894, Vorconcession Post 1, und Gesetzentwurf Vrdgs.-Bl. Nr. 70). Concessionäre dieser von der Station Kecskemét der donaulinksuferseitigen Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest—Kecskemét—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus in westlicher Richtung im Bereiche des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun die erstgenannte Linie mit deren Hauptlinie Budapest—Fülöpszállás—Zimony (Semlin)—Belgrad verbindenden, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie sind

der leitende Director des Kecskeméter Weinbauvereines „Helvetia" Eduard Weber und das Vereinsmitglied Dr. Valentin Eötvös. Das Actiencapital dieser 40 km langen Linie ist mit 1,200.000 fl. bemessen. Als Stationen, bezw. Haltestellen der Linie Kecskemét—Fülöpszállás sind bestimmt:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Station Kecskemét der Linie (Wien—) Marchegg—Budapest—Kecskemét—Zimony—Belgrad;
2. Ballószek, Haltestelle und für den Güterverkehr in Wagenladungen;
3. Weinbaustation „Helvétia", Station für den gesammten Verkehr;
4. Köncsöy, wie 2;
5. Kerekegyháza, wie 3;
6. Ágasegyháza, wie 3 und Wasserstation;
7. Iszák, wie 3;
8. Fülöpszállás-Rangirbahnhof, wie 2;
9. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Einmündungsstation Fülöpszállás der Linie Budapest—Fülöpszállás—Zimony—Belgrad.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 24. Juli, Z. 36.913, dem Landtags-Abgeordneten Dr. Ludwig Schwarz, Advocat in Zágráb (Agram) und dem dortigen Einwohner Milan Eisner für eine
   a) von der Station Ogulin der Hauptlinie Budapest—Dombovár — Zákány — Zágráb — Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und über Ostária, Josipdol, Jesenica, Plaski, Saborsky, Petrovosello und die Gemarkung der Gemeinden Zavalje-Dolnje und Zavalje-Gornje bis zur ungarisch (croatisch)-bosnischen Landesgrenze;
   b) bei Jesenica von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende, bis Otočac;
   c) von Otočac aus über Otočac-Doljne, Sinac, Mali-Vrh, Kvarte, Osik und die Gemarkung der Gemeinde Budak bis Gospič

   führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 25. Juli, Z. 36.913, dem Grosshändler Albert Lamarche für eine
   a) von der Station Nagy-Károly der Linien Debreczen—Királyháza der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Szilagyságer Localbahn abzweigende und diese mit der Linie Nyiregyháza—Mátészalka entweder in deren Endstation Mátészalka oder deren Station Nyirbátor;
   b) von einer dieser beiden Stationen aus die Linie a) entweder in der Station Bátyn oder in einer der nächst dieser gelegenen Stationen Som oder Beregszász mit der Hauptlinie Budapest—Miskolcz

   verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 3. August, Z. 55.777, dem Bergwerksbesitzer Cajetan Faber aus Wien für eine von der Station Leskovac der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Somobor und Bregana bis zu einem geeigneten Punkte der croatisch-krainerischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate März.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen wurde am 1. März die 26·3 km lange Strecke Liblar—Mülheim—Euskirchen und die 6·2 km lange Strecke Mülheim—Zülpich der Euskirchener Kreisbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben; auf der Strecke Liblar—Mülheim—Euskirchen befinden sich die Stationen Liblar-Staatsbahnhof (Anschlussstation), Liblar-Frauenthal (2·5 km), Lechenich-Stadt (5·7 km), Lechenich-Bahnhof (6·0 km), Erp (10·1 km), Friesheim (13·4 km), Niederberg-Borr (15·5 km), Mülheim-Wichterich (19·4 km), Ober-Wichterich (21·8 km), Frauenberg (22·8 km) und Euskirchen-West (26·3 km); auf der Strecke Mülheim—Zülpich befinden sich die Stationen Mülheim-Wichterich (Anschlussstation), Nieder-Elvenich (1·3 km), Ober-Elvenich (2·4 km), Nemmenich-Lüssem (4·5 km) und Zülpich-Staatsbahnhof (6·2 km); die beiden Strecken, welche dem Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Güter- und Viehverkehre dienen — die Beförderung von Expressgut und Fahrzeugen ist ausgeschlossen — bilden einen Theil der für Rechnung und als Eigenthum des Communalverbandes des Kreises Euskirchen erbauten Euskirchener Kreisbahnen; aufsichtsführende Behörde ist die kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln; die Güterwagen haben eine Tragfähigkeit von 7·5 t; die Leitung des Betriebes ist der Gesellschaft Lenz & Cie., welche eine Betriebsabtheilung unter der Firma „Kölnische Betriebsabtheilung der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. zu Stettin" in Köln eingerichtet hat, übertragen worden.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates März, und zwar in Preussen am 1. März der Haltepunkt Norden-Osterstrasse zwischen den Stationen Norden und Norddeich im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinische) für den Personenverkehr eröffnet.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Brohl a. Rh. nach Weibern und Kempenich.) Einer Gesellschaft in Stettin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine schmalspurige Nebenbahn von Brohl a. Rh. über Niederzissen nach Weibern mit Fortsetzung nach Kempenich ertheilt worden.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Dissen-Rothenfelde nach Ibbenbühren.) Die im Vorjahre den örtlichen Comités ertheilte Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Dissen-Rothenfelde über Lengerich nach Rheine ist auch auf eine Eisenbahn von Dissen-Rothenfelde nach Ibbenbühren erstreckt worden.

— (Gesetz, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat.) Laut dieses im „D. R.-A." veröffentlichten Gesetzes ddto. 16. Juli wird die kgl. preussische Staatsregierung zur käuflichen Uebernahme der Weimar-Geraer Eisenbahn, der Saal-Eisenbahn, der Werra-Eisenbahn und der Eisenbahnen von Eisfeld nach Unterneubrunn und von Hildburghausen nach Friedrichshall, sowie zum Baue einer Eisenbahn von Köppelsdorf nach Stockheim nach Massgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt.

Rumänien. (Bau der Donaubrücke nächst Rustschuk.) Der Bau der Eisenbahnbrücke über die Donau bei Rustschuk, welche durch Vermittlung der Linie Bukarest—Giurgewo das donaulinksuferseitige Betriebsnetz Rumäniens mit der Linie Rustschuk—Varna, bezw. im Hafen von Varna mit dem Schwarzen Meere verbinden wird, ist bereits so weit vorgeschritten, dass die Uebergabe derselben für den Eisenbahnverkehr voraussichtlich im diesjährigen Herbste stattfinden wird. Die hiedurch geschaffene directe Schienenverbindung wird bei dem Umstande, als von den drei in Ausbau begriffenen Häfen, Sulina, Costanza und Varna, der letztere bereits schiffbar und verkehrsmässig ausgestattet ist, die derzeit nächste Verbindung des an das rumänische anschliessenden ungarischen Eisenbahnnetzes mit dem Schwarzen Meere hergestellt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 13. August bei der Firma:

„Eisenbahn Lemberg-Bełzec-Tomaszów"

Constantin Ritter v. Tchorznicki über Ableben als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht; dagegen sind Josef Popowski, k. u. k. Rittmeister a. D. und Reichsraths-Abgeordneter in Wien, und Dr. Gustav Ritter v. Schlesinger, Gutsbesitzer in Wien, als Mitglieder des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen worden.

Mühlkreisbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 24. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten J. E. Wimhölzel und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereisecretärs Gottfried Berger, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mühlkreisbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche insgesammt 1556 Stimmen vertraten. Den einzigen Punkt der Tagesordnung bildete die Beschlussfassung über den zum Baue einer Verbindungsbahn vom Bahnhofe Urfahr zum Staatsbahnhofe in Linz mittelst einer Donaubrücke zu widmenden Beitrag. Es handelte sich dabei darum, ob das Seitens der Stadtgemeinde Urfahr befürwortete Project der Verbindung mit den Staatsbahnen in Windegg-Steyregg oder jenes Project, welches bisher von der Direction gefördert wurde, nämlich der Betheiligung an dem Baue einer neuen Donaubrücke und sohin der

Schienenlegung vom Bahnhofe Urfahr bis zum rechtsseitigen Donauufer in Linz vorzuziehen sei. Nach längerer eingehender Debatte beschloss die Versammlung mit 1251 gegen 105 Stimmen im Sinne des von der Direction gestellten Antrages zum Baue einer Verbindungsbahn vom Bahnhofe Urfahr zum Staatsbahnhofe in Linz mittelst einer Donaubrücke den Betrag von 100.000 fl., zahlbar in 25jährigen Annuitäten à 4000 fl. zu widmen, und die Direction zur Durchführung dieses Beschlusses zu ermächtigen. Die Stadtgemeinde Urfahr, als Besitzerin eines Betrages von 100.000 fl. Prioritätsactien der Mühlkreisbahn-Gesellschaft, brachte durch ihren Bürgermeister Andreas Ferihumer gegen den in Rede stehenden Generalversammlungsbeschluss einen Protest ein.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. (Generalversammlung.) Am 15. Juli wurde unter Vorsitz des Präsidenten Doctor Otto Přibram und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereisecretärs Rudolf Keller die VIII. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Potscherad-Wurzmes abgehalten. Bei derselben waren 7 Actionäre anwesend, welche 1300 Actien mit 135 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 erstatteten Geschäftsberichte ergab der Personenverkehr bei einer mässigen Zunahme der beförderten Personen den gleichen Einnahmebetrag wie im Jahre 1893. Im Güterverkehre ergab sich jedoch eine wesentliche Steigerung sowohl der Transportmengen als auch der Einnahmen. Es wurden im Berichtsjahre 25.392 (+ 1555) Personen und 78.653 (+ 31 893) Tonnen Güter befördert, wobei die Einnahmen aus dem Personenverkehre, gleich dem Vorjahre, 3355 fl., jene aus dem Güterverkehre 49.646 fl. (+ 17.697 fl.) betrugen. Der Bericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren wurde hierauf beschlossen, von dem 27.539 fl. betragenden Reingewinn 5 pCt. = 1377 fl. dem Reservefonde und 100 fl. als Remuneration den Revisoren zuzuwenden, 3200 fl. für die im Jahre 1894 gezogenen 16 Actien zur Auszahlung zu bringen, von dem nach Hinzurechnung des Vortrages aus dem Vorjahre erübrigenden Betrage von 27.764 fl. eine 1½perc. Dividende, d. i. 15.000 fl. auf die im Umlaufe befindlichen Actien zu vertheilen, 7000 fl. für die im Jahre 1895 erforderliche Auswechslung von Schwellen in Reserve zu stellen und den Restbetrag von 5764 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Bei den schliesslich vorgenommenen Wahlen wurden Norbert Benedikt als Mitglied des Verwaltungsrathes, dann Dr. Otto Frankl, Max Morecki, Theodor Fidal, Ferdinand Schebor und Ferdinand Rad als Mitglieder, bezw. Ersatzmänner des Revisionsausschusses wiedergewählt.

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. (Em. 1886). Für fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. A, fl. 4.97·2 Silber.

Staatseisenbahn. 3 pCt. Prioritäten. Frcs. 7.50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 5.— Silber.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen. Für je 400 Kr. Capital fl. 4.— ö. W. (8 Kr.)

Ab 30. September:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Verlosungen.

Am 28. Mai:

Vicinalbahn Maros-Vasarhely—Szasz-Regen. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Am 15. Juni:

Csakathurn-Agramer Localbahn. 5 pCt. Goldprioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Am 25. Juni:

Gölnitzthal-Eisenbahn. 6 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Am 1. Juli:

Steinamanger-Pinkafelder Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Am 1. August:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. September).

Rückzahlungen.

Ab 2. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1888 (verlost am 1. Juni).

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. März).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (verlost am 2. August).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. März).

Erste Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. März).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. März).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXLI. Stückes.) Das am 14. August herausgegebene CXLI. Stück enthält unter

Nr. 1265: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 8. August 1895, Z. 14.971, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Modruš-Fiume, Syrmien, Virovitica und dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Schlesien.

Nr. 1266: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 30. Juli 1895, Z. 64.068, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Mitrowitz in Croatien-Slavonien, dem Comitate Raab in Ungarn und dem Bezirke Brčka in Bosnien nach Galizien.

Nr. 1267: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. August 1895, Z. 125.229, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Modruš-Fiume, Syrmien, Virovitica und dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien nach Böhmen.

Nr. 1268: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 13. August 1895, Z. 77.009, betreffend Abänderung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus Salzburg nach Niederösterreich.

Nr. 1269: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 11. August 1895, Z. 23,167, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Steiermark.

— (Inhalt des CXLII. Stückes.) Das am 16. August herausgegebene CXLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1270: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 8. August 1895, Z. 15.912, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Modruš-Fiume, Syrmien, Virovitica und dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien in das Küstenland.

Nr. 1271: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 12. August 1895, Z. 23.313, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine nach Steiermark.

Nr. 1272: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 8. August 1895, Z. 66.304, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Békés und das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Comitate Baranya in Ungarn nach Galizien.

Nr. 1273: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. August 1895, Z. 15.192, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Schlesien.

Nr. 1274: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. August 1895, Z. 15.299, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine nach Schlesien.

Nr. 1275: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 12. August 1895, Z. 19.585, betreffend das Verbot der Einfuhr von serbischen Schweinen nach Kärnten.

Nr. 1276: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 13. August 1895, Z. 10.539, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Kärnten.

Nr. 1277: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 13. August 1895, Z. 13.732, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine nach Oberösterreich.

Nr. 1278: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 12. August 1895, Z. 13.361, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Districte Suczawa in Rumänien in die Bukowina.

Nr. 1279: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 12. August 1895, Z. 13.558, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine in die Bukowina.

Nr. 1280: Kundmachung der k. k. Landesregierung für

die Bukowina vom 10. August 1895, Z. 13.309, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Modruš-Fiume, Syrmien, Virovitica und dem Stadtgebiete Essegg in Croatien-Slavonien in die Bukowina.

— (Inhalt des CXLIII. Stückes.) Das am 17. August herausgegebene CXLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1281: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 10. August 1895, Z. 10.552, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Lande Salzburg nach Krain.

Nr. 1282: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. August 1895, Z. 126.393, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem Herzogthume Salzburg nach Böhmen.

Nr. 1283: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 12. August 1895, Z. 127.241, betreffend das Schweine-Einfuhrverbot aus der Contumazanstalt Steinbruch (Köbánya) nach Böhmen.

Nr. 1284: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. August 1895, Z. 126.880, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine zu Nutzungs-, bezw. Zuchtzwecken (Futter-, Läuferschweine) aus Galizien nach Böhmen.

Nr. 1285: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 11. August 1895, Z. 30.176, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Mähren.

Nr. 1286: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 16. August 1895, Z. 78.970, betreffend Zulassung der Schweineeinfuhr aus den Städten Kecskemet und Czegled.

Nr. 1287; Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 10. August 1895, Z. 16.195, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere aus dem Herzogthume Salzburg in das Küstenland.

Nr. 1288: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 12. August 1895, Z. 16.085, betreffend das Schweine-Einfuhrverbot aus Steinbruch (Köbánya) nach dem Küstenlande.

— (Inhalt des CXLIV. Stückes.) Das am 19. August herausgegebene CXLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1289: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 13. August 1895, Z. 10.599, betreffend das Einfuhrverbot für Rinder nach Oesterreich aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1290: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 9. August 1895, Z. 20.316, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den Comitaten Modruš-Fiume, Virovitica, einschliesslich des Stadtgebietes Essegg und des Comitates Syrmien nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1291: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 12. August 1895, Z. 10.667, betreffend das Einfuhrverbot für serbische Borstenthiere aus Steinbruch in Ungarn nach Krain.

Nr. 1292: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 12. August 1895, Z. 10.633, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen nachstehenden Sperrgebieten, und zwar aus den Regierungsbezirken Magdeburg, Düsseldorf, Köln und Aachen in Preussen und der Kreishauptmannschaft Leipzig in Sachsen, aus dem Grossherzogthume Sachsen-Weimar und aus dem Herzogthume Anhalt.

Nr. 1293: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 17. August 1895, Z. 77.999, betreffend das Bezugsrecht der Productivgesellschaft der Wiener Fleischselcher auf gesunde Schweine aus den wegen Schweinepest gesperrten Gebieten von Ungarn, Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete.

Nr. 1294: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 12. August 1895, Z. 13.538, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg in die Bukowina.

Nr. 1295: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 14. August 1895, Z. 48.737/95, betreffend das Verbot der Einfuhr für Rindvieh aus mehreren von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1296: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 13. August 1895, Z. 13.278, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Oesterreich-Ungarn nach den bayerischen Schlachthäusern zu Bayreuth, Berchtesgaden, Laufen, Lindau, Passau und Reichenhall.

Nr. 1297: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 15. August 1895, Z. 9385, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Niederösterreich.

Nr. 1298: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 15. August 1895, Z. 9328, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CXLV. Stückes.) Das am 20. August herausgegebene CXLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1299: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 12. August 1895, Z. 30.331, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen serbischer Herkunft aus Steinbruch (Köbánya) in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1300: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 15. August 1895, Z. 9292, betreffend das Verbot der Einfuhr serbischer Schweine nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 1301: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 15. August 1895, Z. 9325, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Steiermark.

Nr. 1302: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 17. August 1895, Z. 9449, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Kärnten.

Nr. 1303: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 17. August 1895, Z. 9447, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Lande Salzburg nach Krain.

Nr. 1304: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 17. August 1895, Z. 9282, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder aus den von der Lungenseuche betroffenen nachstehenden Sperrgebieten des Deutschen Reiches, und zwar: aus den Regierungsbezirken Magdeburg, Düsseldorf, Köln und Aachen im Königreiche Preussen; aus der Kreishauptmannschaft Leipzig im Königreiche Sachsen; aus dem Grossherzogthume Sachsen-Weimar und aus dem Herzogthume Anhalt.

Nr. 1305: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 19. August 1895, Z. 79.598, betreffend Erleichterungen für den Verkehr mit Schweinen aus Ungarn, Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete auf dem Centralviehmarkte in Wien.

Nr. 1306: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 13. August 1895, Z. 68.001, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Galizien.

Nr. 1307: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 15. August 1895, Z. 68.141, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Serbien in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Nr. 1308: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. August 1895, Z. 130.334, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Oberösterreich nach Böhmen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. August d. J. dem Obmanne des Comité für das Triester Seehospiz und Chefarzte der Lloyd-Gesellschaft Dr. Arthur Castiglioni in Triest in Anerkennung seiner verdienstlichen Thätigkeit auf dem Gebiete der Humanitätspflege das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. Juli d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Commissär der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen in Wien Emil Ritter von Planker-Klaps den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden dritter Classe annehmen und tragen dürfe.

Der Leiter des k. k. Handelsministeriums hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern an Stelle des in den Ruhestand getretenen bisherigen landesfürstlichen Commissärs bei der Localbahn Stauding-Stramberg, k. k. Bezirkshauptmann Adolf Weselsky, den k. k. Bezirkshauptmann in Neutitschein Adam Grafen Romer mit der in Rede stehenden Function betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

IV. Nachtrag zum Bodensee-Gütertarif.

Am 18. August 1895 ist der IV. Nachtrag zu dem vom 1. Jänner 1889 giltigen Tarif für den Transport von Gütern, sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Eisenbahnwagen auf dem Bodensee in Wirksamkeit getreten.

Derselbe enthält Berichtigungen von Frachtsätzen und der Güterclassification.

Wien, am 19. August 1895. [610]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr nach dem Stande vom 1. August 1895.

Eine Uebersicht, enthaltend die Aufzählung der auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft und der von derselben betriebenen fremden Bahnen derzeit in Wirksamkeit stehenden Personen-, Gepäcks- und Gütertarife, ist zur Ausgabe gelangt, und können Exemplare derselben in Wien (Südbahnhof, Cassa V), sowie im Wege der übrigen Stationen zum Preise von fl. 2.— bezogen werden.

Wien, am 17. August 1895. [611]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Polluce" von Bombay und Karaki.) Dieser Dampfer von 1286 Tonnen Gehalt ist am 4. Juli nach 24tägiger Fahrt mit 1781·401 Gewichtstonnen Ladung von Bombay und Karaki in Bombay eingetroffen. Derselbe brachte: aus Karaki 1,000.500 kg Samen; aus Bombay 121.800 kg Ricinussamen (für Venedig), 10.050 kg Cocosnussöl, 10.150 kg Ingwer, 8982 kg Pfeffer, 21.920 kg Kaffee, 551.300 kg Baumwolle; aus Port Said 52.460 kg Kaffee, 4239 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 648.070 fl. ö. W.

Hannover-Bayerischer Verband. (Nachtrag zum Gütertarif Heft 1.) Zum Gütertarif Heft 1 tritt am 1. September ein Nachtrag in Kraft, welcher anderweite ermässigte Tarifentfernungen für Detmold und nördlich davon gelegene Stationen enthält. Der Nachtrag kann voraussichtlich am 20. August in den Verbandsstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Ostdeutscher Gütertarif. (Berichtigungen.) In dem Ostdeutschen Gütertarif (Gruppen I/II) vom 1. April sind folgende Entfernungen zu berichtigen: Auf Seite 190 von Oppeln nach Goldap von 643 in 693 km, auf Seite 302 von Oppeln nach Klarheim von 359 in 369 km und auf Seite 488 von Gronhowitz nach Raudnitz von 455 in 445 km. Die erhöhten Entfernungen treten erst nach sechs Wochen in Kraft.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. (Nachtrag X zum Ausnahmetarif für Eisen und Stahl.) Am 15. August erschien zum Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1892 der Nachtrag X, welcher u. A. Frachtsätze der Classe 6 c (für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen) nach der Station Wilhelmshaven enthält. Abdrücke sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Tarif für die Beförderung frischer Seemuscheln.) Die in den besonderen Tarifvorschriften unter II B 1a der Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife der Preussischen Staatsbahnen, sowie in den Tarifen mit der Oldenburgischen Staatsbahn für frische Seemuscheln im Verkehr von den deutschen Nordseehäfen vorgesehenen Beförderungserleichterungen werden vom 10. August ab auch im Verkehre von den deutschen Ostseehäfen unter den tarifmässigen Voraussetzungen gewährt.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher und Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Ausnahmetarif 7, bezw. 7a.) Am 15. August wurden die Stationen Mücka (Lausitz), Peitz-Forsthaus und Peitz-Stadt des Bezirkes Halle und die Station Pleiskehammer des Bezirkes Stettin als Versandtstationen in den Ausnahmetarif 7, bezw. 7a für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze etc. des Ostdeutsch-Mitteldeutschen und des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifes aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen und Verkehrsbureaux Auskunft.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Nachtrag IV zum Verbandsgütertarif vom 1. Jänner 1893, Theil I.) Am 15. September wird ein Nachtrag IV zum Verbandsgütertarif vom 1. Jänner 1893 — Theil I — herausgegeben. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Verbandsbestimmungen, die abgeänderten Abschnitte des Tarifes: B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification, sowie des Anhanges, enthaltend alphabetisches Inhaltsverzeichniss zum Abschnitt B und Berichtigungen. Die mit einem * bezeichneten Aenderungen erlangen wegen der dadurch bedingten Erhöhungen erst vom 1. November Giltigkeit. Abdrücke des Nachtrages sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1269	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut			1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. September 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juli 1894; Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895; Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Kreuzer ö. W.			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1896	*) In diesen Relationen bestehen für Rohzucker keine directen Frachtsätze
				Aužic	Aussig (Oe.N.W.B.) transit				38·0	33·1	4·9			
				Čakovic					49·0	43·9	5·1			
				Měšic					45·5	40·8	4·7			
				Neratovic					42·5	37·2	5·3			
				Satalic					51·0	44·9	6·1			
				Chrasterhof	Aussig (Oe.N.W.B.)				49·0	46·3	2·7			
				Jungbunzlau (B.N.B.)					51·5	48·0	3·5			
				Kuttenthal					49·0	46·3	2·7			
				Münchengrätz	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)				50·5	48·0	2·5			
				Svijan Podol					53·0	48·0	5·0			
				Aužic	Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				41·0	37·0	4·0			
				Bakov (B.N.B.)					*)	46·3	—			
				Čakovic					52·0	48·0	4·0			
				Chrasterhof					52·0	46·3	5·7			
				Jungbunzlau (B.N.B.)					51·0	46·3	4·7			
				Kuttenthal					52·0	46·3	5·7			
				Liblic Bišic					46·0	45·0	1·0			
				Měšic					49·0	45·0	4·0			
				Münchengrätz					49·5	46·3	3·2			
				Neratovic					46·0	41·0	5·0			
				Satalic					54·0	49·0	5·0			
				Svijan Podol					52·5	46·3	6·2			
				Vysočan (B.N.B.)					*)	49·0	—			
				Budweis	Aussig (A.T.E.)				*)	53·0	—			
					Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				*)	53·0	—			
				Ouřinoves	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)				53·5	39·0	14·5			
					Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				*)	42·0	—			
				Zakolan	Aussig (St.E.G.)				*)	30·0	—			
					Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				*)	33·0	—			
1270	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Regiegüter der Bosn.-herz. Staatsbahnen	Auf sämmtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen		Beliebige Mengen als Eil- oder Frachtgut	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Eilgut-, resp. Frachtsätze laut Gebührentarif für Militärgüter, giltig ab 1. November 1892	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Bosn.-herz. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absenderin, bezw. als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Vorlage bis spätestens Ende März 1896 zu erfolgen hat	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1271	**Südbahn-Gesellschaft**		Rüböl und Leinöl	Steinbrück	Kufstein loco	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	536 Heller	340 Heller	196 Heller	Im Kartirungswege		
1272	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide und Hülsenfrüchte, Mehl und Mahlproducte, Oelsaaten, Malz, eingereiht in den Ausnahmetarif XII des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verband-Tarifes	Gaya	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directe Tarife bestehen nicht		270 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer		Im Kartirungswege		
					Fiume					273 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer				
1273	**Südbahn-Gesellschaft**	am Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbands-Verkehre betheiligten Verwaltungen	Porzellanwaaren, verpackt	Carlsbad	Triest	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbands-Tarifes und bei Frachtzahlung für mindestens 5000 / 10000 pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Vom 1. September 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbands-Tarif, Ausnahmetarif XXIV (Pos. 26)	273 / 187	266 / 177	7 / 10	Im Kartirungswege		
				Carlsbad	Fiume	5000 / 10000			275 / 189	273 / 188	2 / 1			
				Chodau	Triest	5000 / 10000			272 / 181	262 / 174	10 / 7			
				Chodau	Fiume	5000			274	268	6			
				Klösterle	Triest	5000 / 10000			268 / 196	258 / 171	10 / 25			
				Klösterle	Fiume	10000			198	191	7			
				Neusattl	Triest	5000 / 10000			269 / 178	261 / 173	8 / 5			
				Neusattl	Fiume	5000			271	266	5			
				Schlackenwerth	Triest	5000 / 10000			277 / 196	267 / 178	10 / 18			
				Podersam	Triest	10000			200	171	29			
				Podersam	Fiume	10000			217	191	26			
									Kreuzer ö. W. pro 100 kg incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	Kreuzer ö. W. pro 100 kg incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	kr. ö. W.			
1274	**Oesterr. Nordwestbahn**		Eiserner Steg (zerlegt) (Regiegut der k. k. österr. Staatsbahnen)	Sigmundsherberg transit	Zellerndorf transit	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif			50%ige Ermässigung der officiellen Sätze der Classen II, A, oder B	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss der eiserne Steg als Regiegut der k. k. österr. Staatsbahnen gekennzeichnet sein und eine der Dienststellen dieser Bahn als Aufgeberin erscheinen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1275	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Mauer- und Dachziegel	Königgrätz	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 27·1	kr. 24·1	kr. 3	Im Kartirungswege		Der Porto-Zuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung
				Předměřitz					26·6	23·6	3			
				Smiřitz					25·9	22·9	3			
1276	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen	Mautern (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Schwientochlowitz (Station der königl. preussischen Eisenbahn-Direction Kattowitz)	Aufgabe von 10000 kg für einen Wagen mit directem Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 4 für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband	Vom 1. September 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif, Theil II, Heft 4, giltig vom 1. August 1893 für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband	Besteht kein directer Frachtsatz	179 Pfennig*)		Im Kartirungswege		*) Bis auf Weiteres wird ein Cours-Abschlag von 3 Pfennig in Abzug gebracht
1277	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Position H 20 des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I	Radautz	Nowosielitza-Reichsgrenze transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder directe nach der russischen Bestimmungsstation oder nach „Nowosielitza transit" lauten. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	14·7 kr.		Im Kartirungswege		*)

*) Der vorstehende Frachtsatz findet auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weiter gehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza, und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen. Für den Fall, dass die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 99. **Wien, 24. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 16. Mai 1895,*) wirksam für die Markgrafschaft Mähren, betreffend die Förderung der Eisenbahnen niederer Ordnung.

Mit Zustimmung des Landtages Meiner Markgrafschaft Mähren finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Ausführung jener für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen niederer Ordnung (Secundärbahnen, Vicinalbahnen, Kleinbahnen u. dgl.), deren Nothwendigkeit oder Nützlichkeit vom Standpunkte der Landesinteressen ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten (insbesondere Bezirke, Gemeinden und Private) ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, kann vom Lande gefördert werden, entweder

a) durch Garantirung eines jährlichen Reinerträgnisses behufs Sicherstellung der höchstens vierpercentigen Verzinsung und der innerhalb der Concessionsdauer planmässig zu bewirkenden Tilgung des durch Ausgabe von Prioritätsobligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen) oder durch Aufnahme eines Hypothekaranlehens zu beschaffenden Theiles des Anlagecapitals der betreffenden Eisenbahn oder

b) durch Gewährung eines bücherlich sicherzustellenden, mit höchstens vier Percent verzinslichen und innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Darlehens, eventuell gegen Refundirung in Prioritätsobligationen,
in beiden Fällen bis zur Höhe von siebzig Percent des vom Landesausschusse (§ 10) anerkannten Bauaufwandes;

c) durch Gewährung von nicht rückzahlbaren Beiträgen mittelst einmaliger Capitalszahlung oder in Annuitäten.
Auch kann das Land nach Beschaffenheit der obwaltenden besonderen Verhältnisse sich

d) an der Capitalsbeschaffung für solche Eisenbahnen auch dadurch betheiligen, dass dasselbe entweder eine Reinertragsgarantie im Sinne der Bestimmung in lit. a) bezüglich der zur Ergänzung des Bauaufwandes auszugebenden, mit einer höchstens vierpercentigen Vorzugsdividende auszustattenden und innerhalb der Concessionsdauer zu tilgenden Prioritätsactien gewährt oder Prioritäts-, bezw. Stammactien zum vollen Nennwerthe übernimmt.

§ 2.

Die im § 1 vorgesehene Unterstützung von Eisenbahnen niederer Ordnung durch das Land kann nur dann eintreten,

a) wenn die Nothwendigkeit oder Nützlichkeit des beabsichtigten Eisenbahnbaues vom Standpunkte der Landesinteressen durch Beschluss des Landtages anerkannt wird (§ 9) und

b) wenn Seitens der Interessenten und des Staates gemeinsam oder Seitens eines dieser beiden Theile allein entweder

1. nach Massgabe des Erfordernisses für den Bahnbau einzuzahlende Beiträge zu dem durch den Landesausschuss anerkannten Bauaufwande in der Höhe von wenigstens dreissig Percent à fonds perdu oder gegen Uebernahme von Actien des Unternehmens zum vollen Nennwerthe zugesichert werden oder

*) Enthalten im XI. Stücke des Landesgesetz- und Verordnungsblattes für die Markgrafschaft Mähren unter Nr. 54.

2. die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Bahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagecapitals innerhalb der Concessionsdauer nicht ausreichen sollten, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel ($^3/_8$) dieses jährlichen Gesammterfordernisses zu leisten.

§ 3.

Für den Bau und Betrieb, sowie für die gesellschaftliche Verwaltung der nach § 1 dieses Gesetzes vom Lande geförderten Eisenbahnen ist unter entsprechender Einflussnahme des Landesausschusses in der Regel im Wege einer Vereinbarung mit der Staatsverwaltung oder mit der Verwaltung der Anschlussbahn Vorsorge zu treffen.

§ 4.

Für jene Eisenbahnen niederer Ordnung, deren Baucapital ganz oder zum Theil durch Uebernahme von Stammactien Seitens der Interessenten, des Landes oder des Staates aufgebracht wird, sind besondere Actiengesellschaften zu bilden.

Der Gesellschaftsvorstand hat aus höchstens neun Mitgliedern zu bestehen, von welchen zwei vom Landesausschusse bestellt werden.

In den Gesellschaftsstatuten ist die Bestimmung aufzunehmen, dass die Functionen des Vorstandes der Gesellschaft als Ehrenämter unentgeltlich zu versehen sind.

Auch ist in den Statuten nach Massgabe der von Fall zu Fall zwischen den betheiligten Factoren zu treffenden Vereinbarungen zu bestimmen, inwieweit und in welcher Weise eine Rückzahlung der vom Lande aus dem Titel der Reinertragsgarantie (§ 1, lit. a) etwa geleisteten Vorschüsse nebst Zinsen aus den Reinerträgnissen des betreffenden Bahnunternehmens stattzufinden haben wird.

§ 5.

Die Prioritätsactien jener Actiengesellschaften, welche für die auf Grund dieses Gesetzes vom Lande subventionirten Eisenbahnen gebildet werden, haben Anspruch auf eine vierpercentige Vorzugsdividende vor den Stammactien.

Prioritäts- oder Stammactien, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes in den Besitz des Landes gelangen, dürfen vor Ablauf eines Jahres, vom Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Eisenbahnlinie an gerechnet, nicht veräussert werden.

§ 6.

Erklärungen der Interessenten (Bezirke, Gemeinden und Private), womit dieselben sich zur Uebernahme von Actien, zu Beitragsleistungen à fonds perdu, zu Grundabtretungen, Materiallieferungen und sonstigen Naturalleistungen verpflichten, müssen rechtsverbindlich in der vom Landesausschusse (§ 10) festzusetzenden Form abgegeben werden.

Sollten Interessenten (Gemeinden, Bezirke, Private) mit der Erfüllung solcher Verpflichtungen im Rückstande bleiben, so ist der Landesausschuss berechtigt, gegen Gemeinden und Strassenbezirks-Concurrenzen in analoger Anwendung des Gesetzes vom 29. April 1894, L.-G.-Bl. Nr. 53, gegen sonstige Interessenten im Wege der politischen Execution vorzugehen.

§ 7.

Die Zulässigkeit und die Bedingungen für die Benützung von Bezirks- und Gemeindestrassen zur Anlage und zum Betriebe von Eisenbahnen niederer Ordnung sind, unbeschadet der der Staatsverwaltung gesetz- oder concessionsmässig vorbehaltenen Einflussnahme auf solche Anlagen, vom Landesausschusse festzustellen.

Der Landesausschuss hat vor seiner diesfälligen Entscheidung, und zwar bei Bezirksstrassen die betheiligten Bezirksstrassen-Ausschüsse, bei Gemeindestrassen die betheiligten Gemeinden, bezw. Grossgrundbesitzer (§ 19, Al. 2, des Strassengesetzes vom 30. September 1877, L.-G.-Bl. Nr. 38), einzuvernehmen.

In Ansehung der diesfälligen Benützung von Gemeindestrassen im Gebiete der Städte mit eigenen Gemeindestatuten entscheidet über die Bewilligung, unbeschadet der obigen Einflussnahme der Staatsverwaltung, die betreffende Gemeindevertretung in dem durch das Gemeindestatut geregelten Instanzenzuge und in letzter Instanz der Landesausschuss.

In allen diesen Fällen hat hiebei als Grundsatz zu gelten, dass für eine solche Benützung ein besonderes Entgelt in keinem Falle zu entrichten ist, und dass alle thunlichen, zum mindesten aber jene Erleichterungen und Begünstigungen Anwendung zu finden haben, welche nach den jeweilig geltenden Normen für Reichsstrassen vorgeschrieben sind.

§ 8.

Das Jahreserforderniss für die auf Grund dieses Gesetzes durch das Land übernommenen Verpflichtungen ist mit der entsprechenden Bedeckung durch den Landesvoranschlag anzusprechen, und ist die ordnungsmässige Verwendung der bewilligten Geldmittel im Landes-Rechnungsabschlusse auszuweisen.

§ 9.

Dem Landtage bleibt die Beschlussfassung und Entscheidung über die Art und Höhe der einzelnen Bahnunternehmungen aus Landesmitteln zu gewährenden finanziellen Unterstützung, über die näheren Modalitäten der hiezu erforderlichen Geldbeschaffung und über die Veräusserung von in den Besitz des Landes gelangten Prioritätsobligationen, Prioritäts- oder Stammactien der Bahnunternehmungen vorbehalten.

§ 10.

Dem Landesausschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 9 der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse.

Insbesondere obliegt dem Landesausschusse die Prüfung der vorgelegten Projecte, deren Kosten, unbeschadet der eventuellen Refundirung derselben aus dem Anlagecapitale der betreffenden Localbahn, von den Interessenten zu bestreiten sind, ferner die Einleitung und Durchführung der Vorerhebungen und Verhandlungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahn-Verwaltungen, sowie die Vornahme der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung, die Einflussnahme auf den Bau und Betrieb der Bahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, sowie die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages nothwendigen finanziellen Transactionen.

Insolange dem Landesausschusse nicht eigene Organe zur fachlichen Beurtheilung von Projecten für Eisenbahnen niederer Ordnung in technischer und commercieller Beziehung zur Verfügung stehen, hat derselbe seinen Anträgen und Beschlüssen das Ergebniss der diesfalls durch Organe der Regierung gepflogenen Prüfung zu Grunde zu legen.

§ 11.

Zur Prüfung der auf Grund dieses Gesetzes zu fördernden derlei Eisenbahnprojecte und zur Erörterung der auf ihre finanzielle Unterstützung aus Landesmitteln bezughabenden Fragen wird ein Landeseisenbahnrath errichtet, dessen Zusammensetzung, Organisation und Wirkungskreis vom Landtage über Antrag des Landesausschusses festgestellt wird.

§ 12.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Wien, am 16. Mai 1895.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Bacquehem** m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf, eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibende Schmalspurbahn von Steg nach Golling.

Das k. k. Handelsministerium hat dem behördlich autorisirten Ingenieur und Bauunternehmer Rudolf Urbanitzky in Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf, eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibende Schmalspurbahn von der Station Steg der Salzkammergutbahn über Gosau und Abtenau nach Golling im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 14. August 1895. Z. 43.684.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von Zell am See auf die Schmittenhöhe.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Baurathe Rudolf Stummer von Traunfels in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Zahnradbahn von der Station Zell am See der k. k. Staatsbahnen auf die Schmittenhöhe im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. August 1895. Z. 43.233.

Eröffnung des Betriebes auf der Linie Woronienka—Körösmezö.

Am 15. August 1895 wurde die Theilstrecke Woronienka—Landesgrenze—Körösmezö mit der Station Zemir für den Gesammtverkehr eröffnet.

Der Betrieb auf dieser Strecke wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und ist diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau unterstellt worden.

Eröffnung des Betriebes auf der Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts.

Am 19. August 1895 wurde die Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts dem öffentlichen Verkehre übergeben. Dieselbe beginnt in der Station Göpfritz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger und führt über die Haltestelle Schönfeld-Kirchberg nach der Station Gr.-Siegharts.

Die Halte- und Verladestelle Schönfeld-Kirchberg wurde für den Personenverkehr und für den Verkehr von Wagenladungsgütern, die Station Gr.-Siegharts für den Gesammtverkehr in Benützung genommen.

Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und ist diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Wien unterstellt worden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Mähr.-Ostrau — Hruschau und Mähr.-Ostrau — Karwin. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 10. August die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, hinsichtlich des von der Firma Lindheim & Comp. in Wien vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Mähr.-Ostrau nach Hruschau sammt Schleppgeleisen einerseits und von Mähr.-Ostrau nach Karwin andererseits im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 21.796.]

Projectirte Localbahn Nepolokoutz-Wiżnitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 12. August die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen verfassten Vorprojectes für eine schmalspurige Localbahn von Nepolokoutz nach Wiżnitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 47.172.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Dembica—Rozwadów: Erweiterung mehrerer Stationen: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Stationen Pustków, Dąbie, Rzochów, Mielec, Jaślany, Baranów, Sobów und Rozwadów, sowie für Ueberprüfung der Hochbauprojecte in der Station Sobów für den 26. August anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Julian Pokiński betraut. [G.-I.-Z. 14.890.]

— (Linie Wien—Salzburg: Erweiterung der Station Prinzersdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Prinzersdorf für den 26. August anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 15.916.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau: Niveaukreuzung in km 16·8/9.) Das Project für die provisorische Niveaukreuzung der currenten Geleise bei Kilometer 16·8 9 bei Benützung der Teplitz-Weisskirchlitzer Bezirksstrasse in km 2·4/6 durch die demnächst zu eröffnende elektrische Kleinbahn Teplitz-Eichwald wurde genehmigt. [9. August, Z. 43.520.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Bauliche Herstellung in der Station Hirschberg.) Das Project für die Herstellung eines freistehenden Drehkrahnes mit Handbetrieb in der Station Hirschberg wurde zur Ausführung genehmigt. [9. August, Z. 45.702.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Bauliche Herstellung in der Station Prag [Bubna].) Für die Errichtung eines Requisitenschuppens auf dem Lagerplatze in der Station Prag (Bubna) wurde der Bauconsens ertheilt. [1. August, Z. 44.865.]

Böhmische Commercialbahnen. (Errichtung einer Haltestelle.) Das von der Direction der Böhmischen Commercialbahnen vorgelegte Project, betreffend die Errichtung einer Haltestelle bei km 19·4/5 der Linie Rokyčan—Nezvěstic wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 46.345.]

Localbahn Čerčan-Modřan-Dobřis. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für die Variante km 5·3—7·05 der Strecke Modřan—Měchenic der Localbahn Čerčan-Modřan mit Abzweigung nach Dobřis die politische Begehung, Enteignungsverhandlung, sowie die Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 27. August anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [H.-M.-Z. 48.181.]

Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. (Niveaukreuzung mit der Salzkammergut-Localbahn.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Betriebsunternehmung Leo Arnoldi vorgelegten Detailpläne für die Niveaukreuzung des Personengeleises der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen mit der Salzkammergut-Localbahn zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 45.914.]

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Bauherstellung.) Das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für einen Kohlenschuppen in der Station Auscha der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha wurde zur Ausführung genehmigt. [6. August, H.-M.-Z. 45.719.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 23. Juli fand im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich zweier für die Linien der Böhmischen Nordbahn bestimmten Lastzugslocomotiven statt, welche in der Locomotivfabrik der Actiengesellschaft vormals G. Sigl in Wr.-Neustadt gebaut wurden und mit den Bahnnummern 84 und 85 und den Fabriksnummern 3806 und 3807 versehen sind. Die Dampfkessel beider Locomotiven haben die angeordnete Kesselprobe anstandslos bestanden. Die zwei gleichartig gebauten Locomotiven haben einen separaten sechsrädrigen Schlepptender. Der Kessel dieser Locomotiven ruht mittelst aussenliegender Framen auf drei unter sich gekuppelten, vor der Feuerbüchse angebrachten Achsen, wovon die mittlere die Triebachse ist. Die Dampfcylinder dieser Locomotiven sind horizontal und ausserhalb, die für variable Expansion (Stephenson) eingerichtete Steuerung innerhalb der Maschinenframen angebracht, der Steuerungshebel kann direct mit der Hand oder auch mittelst einer Schraube und Kurbel nach vor- und rückwärts bewegt werden. Jede der Maschinen ist mit zwei saugenden Injectoren, einem cylindrischen Rauchfang mit Ressig'schem Funkenapparate, einer Le Chatelier'schen Gegendampfbremse und dem Dampfsandstreuapparat, System Holt-Gresham, versehen. Die Kesselarmatur ist vorhanden, die Bahnräumer sind entsprechend angebracht. Die Locomotivenlast ist durch die drei erwähnten Achsen hinreichend stabil unterstützt, und ist die Montirungsgenauigkeit in den einzelnen Bewegungsbestandtheilen eine befriedigende. Die Abfederung geschieht mittelst sechs Blattfedern, von denen das zweite und dritte Paar in der Längsrichtung mit einem Balancier verbunden sind. Die Probefahrten fanden auf der 7·3 km langen Strecke Böhmisch-Leipa—Straussnitz statt, und wurde hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 37, bezw. 40 km per Stunde und eine maximale Geschwindigkeit von 56, bezw. 60 km per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf dieses befriedigende Ergebniss wurden beide Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Böhmischen Nordbahn übergeben. [Z. 48.311.]

Verkehrsstörung.

Südbahn-Gesellschaft:

22. August. Wegen eingetretener Dammrutschung in der Strecke Sirač—Pakrácz der Barcs-Pakráczer Bahn wurde der Frachtenverkehr bis auf Weiteres eingestellt. Der beschränkte Personenzugsverkehr wird mit Umsteigen durch die Züge 2013/2014 zwischen Bastaji und Pakrácz aufrecht erhalten. Die Züge 2011/2012 verkehren von und bis Bastaji.

Nachrichten aus Ungarn.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Pozsony (Pressburg). (Betriebseröffnung.) Der Bau der Pozsonyer elektrischen Strassenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1894) ist bis auf einige Details fertiggestellt, und wird das gesammte Betriebsnetz noch im Laufe des diesjährigen Sommers dem Verkehre übergeben werden.

Localbahn Temesvár—Nagy-Szent-Miklós. (Betriebseröffnung.) Nachdem der Bau der von der Station Temesvár-Józsefváros (Josefstadt) aus die Linien (Wien—) Marchegg—Budapest—Temesvár—Orsova—Verciorova und Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit deren Linie Válkány—Nagy-Szent-Miklós—Varias (Flügelbahn der erstgenannten Linie) in deren Station Nagy-Szent-Miklós verbindenden Localbahn Temesvár—Nagy-Szent-Miklós bereits beendet ist, hat der kgl. ungar. Handelsminister die Genehmigung zur Eröffnung dieser Linie bereits ertheilt und zugleich verfügt, dass betreffend die Bahnerhaltungsarbeiten das Streckeningenieuramt von Temesvár die Aufsicht zu führen hat. Die Stationen Uj-Bessenyö, Kis-Becskerek, Billéd, Sándorháza, Lovrin und Nagy-Öss werden für den gesammten Personen- und Frachtgutverkehr eröffnet. Für diese Localbahn gelangt ein separater Tarif demnächst zur Ausgabe.

Localbahn Gyulafehérvár (Karlsburg in Siebenbürgen)—Zalathna. (Betriebseröffnung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat gestattet, dass die nunmehr bereits fertiggestellte, von der Station Gyulafehérvár der Hauptlinie Budapest—Arad—Gyulafehérvár—Tövis der königl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende Flügelbahn Gyulafehérvár—Zalathna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75), welche der Arader Betriebsleitung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zugewiesen wird, dem öffentlichen Verkehre übergeben werde. Für den Gesammtverkehr sind die Stationen Sárd-Magyar-Igen, Metesd, Galacz-Tenes und Zalathna, als Ladestelle Gyulafehérvár-Belváros und für den Personen- und Gepäcksverkehr die Haltestellen Kisfalud, Tótfalud, Pojána, Pressáka und Petrozsán eingerichtet.

Viehverkehr aus Ungarn. (Verstaatlichung des Veterinärwesens.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat der kgl. ungar. Ackerbauminister im Einverständnisse mit den betheiligten Ministerien des Innern und des Handels den Beschluss gefasst, das gesammte ungarländische Veterinärwesen zu verstaatlichen, wodurch es auch möglich werden wird, den Export und den Import von Vieh aller Gattung, sowie von Fleisch und sonstigen thierischen Producten, insbesondere per Eisenbahn und Schiff, strenger zu regeln und zu überwachen und derart die Verschleppung von Viehseuchen zu vermeiden. Dem Projecte zufolge sollen an allen Ein- und Ausgangsstationen der Eisenbahnen, sowie auch bezüglich des Schiffstransportes in Pozsony (Pressburg), Orsova und Fiume staatliche Thierärzte bestellt werden, deren Weisungen bezüglich des Verkehres von lebendem und geschlachtetem Vieh etc. die Stationsleitungen Folge zu geben haben werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Versendung der Frachtbriefe zu kleineren Packeten als Sammelladungen.) Während in einem Urtheile des Reichsgerichtes in Leipzig ausgesprochen wurde, dass die zu einer Sammelladung gehörigen Frachtbriefe eigene Briefe des Sammelspediteurs sind und dieser das Recht habe, eine beliebige Anzahl derselben in einem Couvert abzusenden und nicht gehalten ist, jeden derselben als Einzelbrief aufzugeben, hat der dritte Strafsenat des Reichsgerichtes in einem kürzlich gefällten Urtheile entschieden, dass die gleiche Art des Versandtes von Begleitscheinen zu einer Sammelsendung kleinerer Packete das Postregal verletze, weil solche Begleitscheine als eigene Briefe des Spediteurs (einige derselben waren dem Beklagten zugesendet und von ihm nur weiterbefördert worden) nicht betrachtet werden könnten.

Italien. (Simplonbahn.) Minister Saracco hat an alle betheiligten Provinzial- und Communalausschüsse die Anfrage gerichtet, ob sie mit Rücksicht auf die Anträge der schweizerischen Regierung wegen Inangriffnahme der Arbeiten für den Simplontunnel geneigt wären, zu der Herstellung der Zufahrtsstrassen beizusteuern. Nach Einlauf der betreffenden Antworten wird die italienische Regierung der Schweiz ihre Entschlüsse bekannt geben.

— (Gesetzentwurf für Tramways und Localbahnen.) Minister Saracco hat am 13. Juli dem Senate den Gesetzentwurf über Tramways und Localbahnen, welcher an Stelle des vom Senate bereits am 1. April 1892 genehmigten treten soll, vorgelegt.

— (Eisenbahn Battipaglia-Reggio Calabria.) Am 31. Juli wurde die Strecke Praja d'Ajeta Tortora—St. Eufemia Marina der Linie Battipaglia—Reggio Calabria zu Ende geführt und somit die ganze Linie vollendet. Die neue Strecke ist 122·791 km, die ganze Linie 399·556 km lang.

— (Tarifentwürfe der Eisenbahn Nord-Mailand.) Die Nord-Mailand-Eisenbahngesellschaft hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten die Grundlagen für einen auf allen Linien dieser Gesellschaft einzuführenden Personentarif zur Genehmigung unterbreitet. Gemäss diesem Tarife sollen auf den Linien Mailand—Saronno, Mailand—Erba, Como—Varese—Laveno, Saronno—Varese und Novara—Saronno—Seregno die Preise der einfachen Fahrten einschliesslich der Staatssteuer betragen:

	pro Personenkilometer Lire
I. Classe	0·085
II. Classe	0·0625
III. Classe	0·04

Für Distanzen unter 2 km gilt der Satz für 2 km. Für Tour- und Retourbillets auf von der Verwaltung zu bestimmenden Strecken wird eine Ermässigung von 25 pCt. platzgreifen, ebenso eine zu 50 pCt. bei festlichen Gelegenheiten, Märkten etc.

— (Station Porta Romana in Mailand.) Die Arbeiten der Station Porta Romana in Mailand wurden an die Unternehmung Bocca vergeben und sollen binnen 100 Tagen beendet sein. Auch sind Massnahmen getroffen worden, auf dass die Zufahrtsstrassen rechtzeitig fertig gestellt seien.

— (Wein-, Most- und Traubentransport mit Eilzügen.) Die Adriatische Eisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, wie im Vorjahre so auch heuer volle Waggonladungen von Wein, Most und Weintrauben aus Süditalien mit der Bestimmung in das Ausland über Verlangen auch mit Eilzügen zu befördern. Die Bedingungen wären dieselben wie die im Vorjahre aufgestellten.

— (Tour- und Retourverkehr zwischen Verona und Berlin.) Die Verwaltung der Strade ferrate Meridionali hat nach Einholung der Zustimmung der betheiligten ausländischen Eisenbahnen in der Station Verona Tour- und Retour-Fahrkarten zur Fahrt von Verona nach Berlin und zurück zu nachstehenden Preisen und bei 15tägiger Giltigkeit zur Ausgabe gebracht: I. Classe 192·65 Lire und II. Classe 143·40 Lire.

— (Einnahmen der italienischen Secundärbahnen.) In den ersten 11 Monaten des laufenden Betriebsjahres (d. i. vom 1. Juli 1894 bis Ende Mai 1895) haben die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen im Vergleiche zur gleichen vorjährigen Zeitperiode nachstehendes Erträgniss abgeworfen:

Bezeichnung der Linien		Betriebsjahr 1894—95	Betriebsjahr 1893—94	Differenz
Neapel-Nola-Baiano	L.	319.862	335.205	— 15.343
Turin-Rivoli	„	135.462	134.536	+ 926
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	280.593	280.798	— 205
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	359.659	342.448	+ 17.211
Bergamo-Ponte della Selva .	„	256.043	247.327	+ 8.716
Turin-Ciriè-Lanzo	„	486.197	481.967	+ 5.770
Neapel-Pozzuoli-Cuma . . .	„	264.156	234.684	+ 29.472
Sardische Eisenbahnen (Compagnia Reale)	„	1,447.649	1,471.278	— 23.629
Ferrovie Economiche Biellesi	„	186.473	157.095	+ 29.378
Sardische Localbahnen . . .	„	666.880	645.560	+ 11.320
Eisenbahn Nord-Mailand . .	„	2,143.644	2,148.252	— 4.608
Novara-Seregno	„	443.358	409.622	— 33.736
Ferrovie Reggio dell' Emilia .	„	206.042	201.241	+ 4.801
Lugano-Eisenbahn	„	69.207	65.256	+ 3.951
Suzzara-Ferrara	„	251.747	243.039	+ 8.708
Santhià-Biella	„	617.423	617.014	+ 409
Cividale-Portogruaro	„	221.400	224.830	— 3.430
Padua-Montebelluna	„	118.800	121.036	— 2.236
Vicenza - Treviso - Padua-Bassano	„	653.100	654.390	— 1.290
Parma-Suzzara	„	126.700	127.334	— 634
Arezzo-Stia	„	124.300	128.033	— 3.733
Conegliano-Vittorio	„	74.100	74.804	— 704
Torre-Arsiero	„	136.900	143.310	— 6.410
Vicenza-Schio	„	315.000	315.679	— 679
Bologna-Portomaggiore . . .	„	259.300	260.493	— 1.193

— (Materialanschaffung der Adriatischen Eisenbahn-Gesellschaft.) Das Obere Comité der Eisenbahnen hat den Antrag der das adriatische Netz betreibenden Gesellschaft wegen Anschaffung von rollendem Materiale genehmigt, und zwar:

- 2 Salonwagen mit Vacuumbremse, Gasbeleuchtung und Dampfheizung;
- 6 Wagen I. Classe mit vier Coupés und zwei Closets, mit Vacuumbremse, Gasbeleuchtung und Dampfheizung;
- 7 gemischte Wagen mit zwei Coupés I. Classe und drei Coupés II. Classe mit Vacuumbremse, Gasbeleuchtung und Dampfheizung;
- 16 Wagen II. Classe mit fünf Coupés und zwei Closets, Vacuumbremse, Gasbeleuchtung und Dampfheizung;
- 7 Wagen III. Classe mit sechs Coupés, Vacuumbremse, Gasbeleuchtung und Dampfheizung;
- 6 Gepäckswagen mit zwei Abtheilungen, Vacuumbremse, Gasbeleuchtung und Dampfheizung;
- 39 gedeckte Wagen für Lebensmitteltransport mit Vacuumbremse und Ventilatoren;
- 40 offene, hochbordige Frachtwagen mit Bremse;
- 40 offene, hochbordige Frachtwagen ohne Bremse.

— (Militärtransporte.) Die Gesellschaften der Mittelmeerbahn, der adriatischen und sicilischen Eisenbahnen haben in Ausführung eines Nachtrages zum Uebereinkommen mit dem italienischen Kriegsministerium vom 28. September 1882 vom 1. Juli dieses Jahres an sich verpflichtet, den Transport jeglichen Materials des Ausrüstungs-, Verpflegs- und Equipirungsdienstes, des Kaserndienstes, des Artillerie- und Geniedienstes — inbegriffen Pulver, Munition und Explosivstoffe — des Sanitäts-, geodetischen und topographischen Dienstes, ferner im Anforderungsfalle bei Garnisonsänderungen das Officiersgepäck und endlich auch das Material der Gesellschaft des Rothen Kreuzes unbedingt zu übernehmen und zu effectuiren.

Frankreich. (Desinfection der Personenwagen.) Mit Kreisschreiben vom 1. Juni hat der Minister der öffentlichen Arbeiten constatirt, dass das mit dem Kreisschreiben vom 10. März 1894 in Vorschlag gebrachte periodische Auswaschen der Personenwagen und der Wartesäle mit den gewöhnlich zur Verwendung gelangenden antiseptischen Mitteln für die Staatsbahnen allein eine jährliche Ausgabe von 300.000 Francs zur Folge haben würde. Um diese Ausgabe soweit als möglich zu vermindern, sind die Eisenbahn-Verwaltungen eingeladen worden, die Studien nach einem weniger kostspieligen Desinfectionsverfahren fortzusetzen und inzwischen die Bekanntmachungen zu erneuern, durch die das Ausspucken auf die Böden oder Teppiche der Wagen oder auf den Boden der dem Publicum zugänglichen Räume untersagt wird, welche dagegen soweit als möglich mit hygienischen Spucknäpfen zu versehen sind.

— (Transport von Lumpen und Abfällen.) Mit Decret vom 22. Juni hat der Präsident der französischen Republik verfügt:

Art. 1. Es werden ohne Desinfection in allen Häfen angenommen: Lumpen, welche mit hydraulischer Kraft comprimirt und in grossen mit eisernen Bändern versehenen Ballen zum Transporte gelangen, sofern die Sanitätsbehörden nicht berechtigte Gründe haben, sie als verseucht (contaminé) zu betrachten, sowie neue Abfälle, welche direct aus Spinnereien, Webereien, Confections- oder Bleichetablissements stammen, sowie Kunstwolle und neue Papierabfälle.

Art. 2. Die gegenwärtig in Geltung stehenden Bestimmungen finden auch künftig Anwendung auf Abfälle und Lumpen, welche in den im ersten Artikel bezeichneten Kategorien nicht inbegriffen sind.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schluss der Wachauer Sonntagsfahrten zwischen Wien-Melk.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft findet Sonntag den 25. August für die diesjährige Schiffahrtssaison die letzte Separatschiffreise zwischen Wien und Melk statt. Um jedoch die Wachauer Ausflüge auch nach dem 25. August zu ermöglichen, werden Samstag den 31. August, Samstag den 7. und 14. September zur Bergfahrt ab Wien nach Krems-Stein, Rossatz-Aggsbach und Melk mit dem um 9 Uhr 30 Minuten Nachts ab Wien-Stefaniebrücke und Wien-Praterquai nach Linz fahrenden Postschiffe und zur Rückfahrt mit dem Linzer Thalpostschiffe am 1., bezw. 8. und 15. September die nachstehenden, besonders ermässigten Tour- und Retourbillets ab Wien und Nussdorf zur Ausgabe gebracht werden:

	I. Platz	II. Platz
	Gulden ö. W.	
Ab Wien nach allen Stationen bis inclusive Krems-Stein und retour nach Wien . . .	2.—	1.10
Ab Wien nach Rossatz, Weissenkirchen, Spitz, Aggsbach und retour nach Wien	2.50	1.50
Ab Wien nach Melk und retour nach Wien .	3.—	1.70

Bureau „Veritas“. (Unfälle zur See im Monate Juni.) Die Administration des Bureau „Veritas“ hat die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates Juni zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 7 amerikanische, 1 chilenischer, 1 dänischer, 5 deutsche, 7 englische, 1 französischer, 4 italienische, 9 norwegische, 1 russischer, 3 schwedische, zusammen 39. In dieser Zahl sind 6 vermisste Segelschiffe mitinbegriffen. Verlust an Dampfern: 1 amerikanischer, 1 brasilianischer, 9 englische, 2 französische, 1 italienischer, 3 norwegische, 1 portugiesischer, 1 schwedischer, zusammen 19. In dieser Zahl ist ein vermisster Dampfer mitinbegriffen. Ursachen der Verluste an Seglern: Strandung 14, Zusammenstoss 4, gescheitert 2, abandonnirt 6, condemnirt 6, vermisst 6, zusammen 39. Ursachen der Verluste an Dampfern: Strandung 10, Zusammenstoss 3, Feuer 2, gescheitert 1, condemnirt 2, vermisst 1, zusammen 19.

Quarantainenachrichten.

Constantinopel. In Folge des Auftretens der Cholera in Aleppo beschloss der Sanitätsconseil, alle aus den Häfen zwischen Alexandrette und Sueidieh (beide Häfen inbegriffen) kommenden Schiffe, wenn dieselben Passagiere an Bord haben, einer fünftägigen Quarantaine, wenn nicht, einer 24stündigen Observation zu unterziehen.

Der Sanitätsconseil verhängte in Folge des Umsichgreifens der Cholera im Vijalet Brussa gegen Provenienzen aus dem Küstengebiete des Marmarameeres zwischen Boz Burun und Karabogha eine im Lazarethe von Tuzla zu erledigende 48stündige Observation.

Cypern. Die Regierung von Cypern hat gegen Herkünfte aus der syrischen Küste zwischen Alexandrette und Beirut (letzteres nicht inbegriffen), sowie zwischen Cap Keladonie und Beirut (letzteres nicht inbegriffen) eine zehntägige Quarantaine angeordnet.

Lissabon. Die portugiesische Regierung hat den Hafen von Aleppo für cholerainficirt, alle anderen syrischen Häfen für derselben Krankheit verdächtig erklärt.

Kopenhagen. In Folge der in Rio de Janeiro und Santos herrschenden Gelbfieber-Epidemie hat die Regierung der dänischen Antillen angeordnet, dass alle aus den genannten Häfen in St. Thomas einlaufenden Schiffe sich einer fünftägigen Quarantaine zu unterziehen haben, welche vom Tage der Abfahrt des Schiffes, resp. von der Zeit der letzten Communication mit aus den erwähnten Hafenstädten kommenden Schiffen oder vom letzten Gelbfieber-Todesfall an Bord an gerechnet wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zusatzvereinbarung, betreffend den § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Aenderung der dazu gehörigen Anlage 1.) Auf Einladung des Departements des Auswärtigen sind am 16. Juli im Bundesrathhause in Bern die Vertreter der am internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 betheiligten Staaten zum Zwecke der Unterzeichnung der im Juni 1893 von der fachmännischen Conferenz ausgearbeiteten Zusatzvereinbarung, betreffend den § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Aenderung der dazu gehörigen Anlage 1, zusammengetreten. An der Conferenz zur Unterzeichnung haben theilgenommen: für Belgien: Herr Garnier-Heldowier, Gesandtschaftssecretär; Deutschland: Se. Exc. Herr Busch, Gesandter des Deutschen Reiches; Frankreich: Se. Exc. Herr Barrère, Botschafter der französischen Republik; Italien: Se. Exc. Herr Baron Peiroleri, Gesandter Italiens; Luxemburg: Herr Franck, Eisenbahn-Commissär in Luxemburg; die Niederlande: Herr Baron Gevers, Ministerresident der Niederlande; Oesterreich-Ungarn: Herr Legationsrath Fürst Wrede; Russland: Se. Exc Herr Hamburger, Gesandter Russlands; die Schweiz: Herr Lachenal, Vorsteher des Departements des Auswärtigen.

Neben der Zusatzvereinbarung ist ferner ein Protokoll unterzeichnet worden, in welchem bestimmt ist, dass, wenn bis zum 15. December 1895 nicht die Ratificationen aller Staaten eingelangt sein sollten, die Zusatzvereinbarung am 1. Jänner 1896 nichtsdestoweniger als Specialconvention zwischen den Staaten, welche die Ratification ausgesprochen haben, in Kraft treten werde. Wenn alle Ratificationen eingelangt sein werden, so tritt die Zusatzvereinbarung definitiv an Stelle der seither geltenden Bestimmungen im Uebereinkommen.

Die Zusatzvereinbarung und das Protokoll sind dem diplomatischen Gebrauch gemäss in französischer Sprache abgefasst und unterzeichnet worden. Dem Vollziehungsprotokoll ist ein deutscher Text der Vereinbarung und des Protokolls selbst beigefügt, in dem Verständniss, dass dieser Text den gleichen Werth haben soll wie der französische Text, sofern es sich um den Eisenbahnverkehr handelt, bei welchem ein Staat, wo das Deutsche ausschliesslich oder neben anderen Sprachen als Geschäftssprache gilt, betheiligt ist.

Von Italien waren eine Anzahl Wünsche, betreffend die Anwendung des § 1 der Ausführungsbestimmungen, formulirt; sie wurden dem Centralamte zur Prüfung überwiesen.

— (Vereinbarung, betreffend den Beitritt neuer Staaten.) Bei demselben Anlass hat die Auswechslung der Ratificationen zu der Zusatzerklärung vom 20. September 1893, betreffend den Beitritt neuer Staaten zum Uebereinkommen, stattgefunden. Da die Vertreter zweier Staaten (Deutschlands und der Niederlande) nicht in der Lage waren, die Ratificationen ihrer Regierungen abzugeben, so ist vereinbart worden, dass diese Formalität später stattfinden und alsdann ein Ergänzungsprotokoll aufgenommen werde, das von den Vertretern der beiden Staaten und dem Vorsteher des schweizerischen Departements des Auswärtigen unterzeichnet werden soll. Der Bundesrath wird den übrigen Staaten unverzüglich davon Kenntniss geben und die Zusatzerklärung mit der Unterzeichnung des vorbehaltenen ergänzenden Protokolls in Kraft treten.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ Nr. 8 ex 1895, S. 294.]

Krankencassen für Bedienstete und Arbeiter der österr. Privateisenbahn-Unternehmungen. (Statistische Nachweisungen pro 1894.) Die Anzahl der Krankencassen (28) hat sich dem Vorjahre gegenüber durch die Errichtung der Krankencasse für die Bediensteten und Arbeiter der Betriebsunternehmung der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen (Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien) um eine vermehrt. Am 31. December 1894 betrug die Gesammtzahl der versicherten Mitglieder 70.592 (+ 2006 gegenüber dem Vorjahre), darunter 1055 Frauen, die Anzahl der auf Grund des § 4 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, von der Versicherungspflicht Befreiten 9620 (+ 118). Im Jahre 1894 kamen 48.373 Erkrankungen (— 4814 gegenüber dem Vorjahre) mit zusammen 799.955 Krankentagen (— 43.401) vor, von welch letzteren nur 604.408 (— 37.009) ausbezahlt wurden, weil in den übrigen Fällen die erkrankten Cassenmitglieder im ungeschmälerten Genusse ihrer Bezüge verblieben waren. Gestorben sind 675 (— 10) Cassenmitglieder. Die Einnahmen sämmtlicher in Rede stehender Krankencassen betrugen im Jahre 1894 zusammen fl. 831.596·50 (+ fl. 46.979·69 gegenüber dem Jahre 1893), denen fl. 700.633·71 (+ fl. 5917·52) Ausgaben gegenüber standen. Die Höhe der Reservefonds belief sich am 31. December 1894 auf zusammen fl. 921.782·46. Bei 11 Krankencassen gelangten Statutenänderungen zur Einführung. Die Thätigkeit der Schiedsgerichte wurde nicht in Anspruch genommen.

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya. (Generalversammlung.) Am 7. Juli wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Heinrich Reichsfreiherrn von Gudenus und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Oskar Keller, die III. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche 1710 Actien mit 77 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 erstatteten Geschäftsberichte weist der Frachtenverkehr gegen das Vorjahr einen kleinen Rückgang auf, während im Personenverkehre eine wesentliche Steigerung zu verzeichnen ist. Von den im Berichtsjahre erzielten Bruttoeinnahmen per fl. 24.725 waren für Betriebskostenvergütungen fl. 15.000, für Verwaltungskosten fl. 2030, endlich zur planmässigen Tilgung von 3 Stück Actien fl. 294 in Abzug zu bringen, so dass ein reiner Ueberschuss von fl. 7400 zur Verfügung der Generalversammlung verblieb. Letztere beschloss über Antrag des vorher absolvirten Verwaltungsrathes, den Coupon Nr. 3 von 994 Stück Prioritätsactien mit fl. 4.— = 4 pCt. einzulösen, wofür ein Betrag von fl. 3976 erforderlich war, von dem sohin verbleibenden Betrage 10 pCt. = fl. 342 dem Betriebs-Reservefonde zuzuweisen, dann an die 1420 Stück Stammactien eine zweipercentige Dividende von zusammen fl. 2840 zu vertheilen und den nach Hinzurechnung des Bilanzvortrages aus dem Jahre 1893 sich ergebenden Restbetrag von fl. 3908 auf neue Rechnung vorzuschreiben. In den Verwaltungsrath wurde stimmeneinhellig Florian Martinetz aus Waidhofen a. d. Thaya gewählt. Nach der Wiederwahl des bisherigen Revisionsausschusses wurde die Versammlung geschlossen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXLVI. Stückes.) Das am 21. August herausgegebene CXLVI. Stück enthält unter

Nr. 1309: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 17. August 1895, Z. 10.806, betreffend die Ausdehnung des Einfuhrverbotes für Schweine aus Bosnien und der Herzegowina nach Kärnten auf den Kreis Banjaluka.

Nr. 1310: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 20. August 1895, Z. 79.785, betreffend des Einfuhrverbot für Schweine aus dem ungarischen Comitate Bács-Bodrogh und aus der kgl. ungarischen Freistadt Zombor.

Nr. 1311: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 20. August 1895, Z. 78.861, betreffend Einfuhrverbot für Schweine aus den bosnischen Kreisen Dolnja Tuzla und Banjaluka.

Nr. 1312: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 12. August 1895, Z. 25.795, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Budischau, Königsfeld, Nessowitz, Kosteletz und Neusiedl-Dürnholz als Ein- und Ausladestationen für Wiederkäuer und Schweine.

— (Inhalt des CXLVII. Stückes.) Das am 22. August herausgegebene CXLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1313: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 16. August 1895, Z. 13.785, betreffend das Verbot der Ein-, bezw. Durchfuhr von Schweinen aus dem rumänischen Districte Covurlui (Galatz) in, resp. durch die Bukowina.

Nr. 1314: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 19. August 1895, Z. 9489, betreffend die Ausdehnung des Einfuhrverbotes für Schweine aus Bosnien auf die Kreise Banjaluka und Dolnja Tuzla.

Nr. 1315: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 19. August 1895, Z. 9546, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Mähren.

Nr. 1316: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 16. August 1895, Z. 15.506, betreffend die Ausdehnung des Einfuhrverbotes für Wiederkäuer aus Ungarn auf die Comitate Bekes, Bihar, Csanád, Fehér (Stuhlweissenburg), Jász-Nagykun-Szolnok, Temes und Veszprém.

Nr. 1317: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 20. August 1895, Z. 10.971, betreffend die Ausdehnung des Einfuhrverbotes für lebende Schweine aus Ungarn nach Kärnten auf das Comitat Bács-Bodrogh und das Gebiet der Stadt Zombor.

Nr. 1318: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 20. August 1895, Z. 15.765, betreffend die weitere Beschränkung der Schweineeinfuhr aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1319: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 18. August 1895, Z. 15.664, betreffend die Beschränkung für den Viehverkehr mit Schweinen aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 1320: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. August 1895, Z. 79.396, betreffend die veterinärpolizeiliche Behandlung der aus Ungarn oder Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete nach Wiener-Neustadt zur Schlachtung eingebrachten Schweine.

Nr. 1321: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 20. August 1895, Z. 9593, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Comitate Bács-Bodrogh und aus dem Gebiete der königl. ungarischen Freistadt Zombor.

Nr. 1322: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 20. August 1895, Z. 14.160, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Bács-Bodrogh, sowie aus dem Gebiete der königl. Freistadt Zombor nach Oberösterreich.

Nr. 1323: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. August 1895, Z. 131.935, betreffend die Einfuhrgestattung für Schweine aus den ungarischen Stadtgebieten Kecskemet und Czegled nach dem Schlachthause in Prag.

Nr. 1324: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. August 1895, Z. 131.604, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem ungarischen Comitate Bács-Bodrogh und der Freistadt Zombor.

Nr. 1325: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 20. August 1895, Z. 24.143, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus dem ungarischen Comitate Bács-Bodrogh und der Freistadt Zombor nicht nur nach Steiermark, sondern auch nach der Stadt Graz.

Nr. 1326: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 19. August 1895, Z. 9492, betreffend das Verbot der Vieheinfuhr aus Salzburg nach Schlesien.

Nr. 1327: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 19. August 1895, Z. 9490, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Böhmen.

Nr. 1328: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 19. August 1895, Z. 9485, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den salzburgischen Bezirken in den Bezirk Tamsweg (Lungau).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einschränkung des Frachtgutverkehres und Einführung eines Lieferfristzuschlages anlässlich der Herbstmanöver.

In Folge starker Inanspruchnahme durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver findet

a) in der Zeit vom 3. bis einschliesslich 6. September 1895 in den Strecken:
Budweis—Gaisbach-Wartberg—Linz,
Gaisbach-Wartberg—St. Valentin,
Gmünd—Pilsen,
Gmünd—Tabor,
Pisek—Tabor—Ober-Cerekwe—Iglau,
Ober-Cerekwe—Wessely ob der Luschnitz—Budweis;

b) in der Zeit vom 4. bis einschliesslich 7. September 1895 in den Strecken:
Protivin—Zditz,
Zditz—Smichow

nur ein Verkehr von Eilgütern, lebenden Thieren und leicht verderblichen Frachtgütern statt.

Alle sonstigen Güter werden in den Stationen der vorbezeichneten Strecken zu den angegebenen Zeiten nicht zur Beförderung angenommen.

Für die nach Stationen der vorbezeichneten Strecken bestimmten oder diese Strecken durchfahrenden Güter (mit Ausnahme von Eilgütern, lebenden Thieren und leicht verderblichen Frachtgütern) wird in Gemässheit des § 63, Abs. 3, des Betriebsreglements, bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr

hinsichtlich der unter a) bezeichneten Strecken für die Zeit vom 3. bis einschliesslich 11. September 1895,
hinsichtlich der unter b) bezeichneten Strecken für die Zeit vom 4. bis einschliesslich 12. September 1895

eine Zuschlagsfrist von fünf Tagen zu den regelmässigen Lieferfristen festgesetzt.

Die Bestimmungen des § 55 des Betriebsreglements, die vorläufige Einlagerung des Gutes betreffend, werden in der Zeit vom 1. bis zum 7. September 1895 nicht nur in den Stationen der oben unter a) und b) genannten Strecken, sondern auch in den Stationen der anschliessenden Strecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen zur Anwendung kommen.

Wien, am 20. August 1895. [612]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Trattenbach für den Gesammtverkehr.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und den beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Trattenbach der Linie Budweis—Kl.-Reifling wurde für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 22. August 1895. [613]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
(Personenverkehr.)

Einführung des II. Nachtrages zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Postelberg—Laun gelangt oben bezeichneter Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie den Kilometerzeiger für die genannte Localbahn.

Dieser Nachtrag ist um den Preis von 5 Heller bei der k. k General-Direction und den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen erhältlich.

Wien, am 21. August 1895. [614]

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Abänderung des Geltungsgebietes des Tarifes vom 1. Februar 1874.

Mit Giltigkeit vom 10. September 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege ist der zweite Absatz auf Seite 2 des vom 15. Juli 1887 giltigen Nachtrages XI zum Reglement und zu den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Genf transit einerseits und Wien etc. andererseits vom 1. Februar 1874, wie folgt, abzuändern:

„Die Frachtsätze dieses Tarifes und seiner Nachträge, ausnahmlich derjenigen des X. Nachtrages, sind nur giltig für Sendungen in Bestimmung nach oder mit Herkunft von den Stationen der Linie Culoz—Ambérieu—Lyon—Tarare—Roanne—St. Germain des Fosses - Moulins s. A. — Montlucon — Guéret—Bersac—Montmorillon—Poitiers—Niort—La Rochelle und südlich hievon."

Für die Stationen nördlich dieser Linien finden dieselben keine Anwendung.

Wien, am 20. August 1895. [615]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr. (Frachtsätze für Papier aller Art etc.) Für die Beförderung von „Papier aller Art, ausgenommen mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier (Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier u. dgl.), bei welchen diese Stoffe die wesentlichen Bestandtheile bilden" von Lindau (Stadt- und Rangirbahnhof) nach den belgischen Seehäfen und Terneuzen transit zur überseeischen Ausfuhr werden vom 10. August ab bei Wagenladungen zu 5000 kg die Sätze der Classe A^2 und zu 10.000 kg die Sätze des Specialtarifes I gewährt.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif 16 a¹.) Mit Giltigkeit vom 15. August wurden die Artikel „Nelken, Muscatblüthen, Muscatnüsse und Zimmt" in den Ausnahmetarif 16 a¹ für besondere Artikel im Verkehre mit den belgischen Seehafenstationen und Terneuzen transit aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1278	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz, roh und roh bearbeitet, Eisenbahnschwellen und Grubenholz. (Siehe Nomenclatur im Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 des Tarifes für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina)	Ryczów (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	einer der in den Schnitt-Tafeln I b, II b, III b des Tarifes, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der im Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. September 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 des Tarifes für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		
1279	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Lititz (Ausweiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Tinischt (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Steine müssen zur Strassenherstellung in Tinischt bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	kr. 4·9	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf den betreffenden Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Tinischt als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
				Skutsch	Tinischt (Oe.N.W.B.)					17·0				
				Kolin (Oe.N.W.B.)	Tinischt (Oe.N.W.B.)					16·4 kr.				
				Kolin (St.E.G.)	Tinischt (St.E.G.)									
1280	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kochsalz	Korneuburg		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung
					Altbunzlau				78·2	71	7·2			
					Gross-Priesen				94·9	92	2·9			
					Melnik				83·0	77	6·0			
					Smidar				90·4	70	20·4			
					Eisenbrod				98·2	88	10·2			
					Königinhof				90·6	83	7·6			
					Königshan				97·6	94	3·6			
					Liebenau				102·0	97	5·0			
					Schwadowitz-Eipel				93·2	88	5·2			

Tabelle zu Nr. 1278:

Vom Schnittpunkte bis	Schnitt-Tafel I a – Ausnahmetarif A – Frachtsatz	Coursdifferenz	Schnitt-Tafel II a – Ausnahmetarif B, C, D – Abtheilung α) – Frachtsatz	Coursdifferenz	Schnitt-Tafel III a – Ausnahmetarif B, C, D – Abtheilung β) – Frachtsatz	Coursdifferenz
	für 100 kg in Pfennig					
Ryczów	17	—	17	—	9	—

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1281	Buschtěhrader Eisenbahn		Kalkmergel, gemahlen / Kalksteinmehl	Trnowan	Altkladno, Brandeisl, Buschtěhrad, Duby, Hostiwitz, Jenč, Jinonitz, Kladno, Kralup, Prag (Bubna), Prag (Sandthor), Prag (Smichow), Repy, Rusin, Unhoscht, Weleslawin, Wotwowitz, Zakolan	1. Aufgabe als Frachtgut in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen ist parteiseits zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse C	18 kr. ö. W.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
			Kalksteinmehl, Kalkmergel, gemahlen		den übrigen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn [excl. der Localbahn Krupa-Kolleschowitz und Prag (Staatsbahnhof)]					Gegenwärtig giltige Frachtsätze des Specialtarifes 3				
1282	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Wien (K.F.N.B.)	a) Aussig (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. September 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Local-, bezw. Verbandstarif	Verschieden	kr. a) 102 b) 102	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896	
				Bisenz-Pisek (K.F.N.B.)	a) Aussig (Oe.N.W.B.)					a) 113 b) 113				
				Angern	a) Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.); b) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					a) 102 b) 102				
				Dürnkrut						a) 102 b) 102				
				Freiheitau						a) 94 b) 94				
				Göding						a) 109 b) 109				
				Kostel						a) 102 b) 102				
				Saitz						a) 102 b) 102				
				Stauding						a) 102 b) 102				
				Hennersdorf						a) 95 b) 95				
				Skrochowitz-Braunsdorf						a) 84 b) 84				
				Čelakovic	a) Aussig (Oe.N.W.B.); b) Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					a) — b) 51				
				Černožic						a) — b) 80				
				Chlumetz						a) — b) 70				
				Chrast						a) — b) 92				
				Chrudim						a) — b) 86				
				Dobřenitz-Sirovatka						a) — b) 75				
				Königgrätz						a) — b) 79				
				Libitz						a) — b) 61				
				Libnoves						a) — b) 64				
				Lissa						a) — b) 51				
				Melnik						a) — b) 35				
				Neubidschow						a) — b) 73				
				Nimburg (Oe.N.W.B.)						a) — b) 54				
				Obora						a) — b) 73				
				Poděbrad						a) — b) 59				
				Předměřitz						a) — b) 80				
				Smidar						a) — b) 75				
				Smiřitz						a) — b) 80				
				Wegstädtl						a) — b) 29				
				Wien (Oe.N.W.B.)						a) 102 b) 102				
				Wostroměř						a) 70 b) 70				
				Žiželitz						a) — b) 68				
				Austerlitz	Aussig (St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					97				
				Bisenz Stadt						113				
				Butschowitz						101				
				Kanitz-Eibenschitz						97				
				Kralup (St.E.G.)						30				
				Littau						88				
				Lužec						30				
				Schlappanitz						92				
				Svoleňoves (St.E.G.)						30				
				Tischnowitz						100				
				Welwarn						39				
				Wien (St.E.G.)						102				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1283	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz aus Pos. H—20/1 der Güterclassification	Hartberg	Wien-Matzleinsdorf	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	77·5 kr.	54·5 kr.	23·0 kr.	Im Kartirungswege		
			Holz aus Pos. H—20 der Güterclassification (excl. Brennholz)						77·5 kr.	69·0 kr.	8·5 kr.			
1284	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter aller Art	Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 75 vom 29. Juni d. J., unter fortlaufender Nummer 1040, für gewöhnliche Eilgüter von verschiedenen böhmischen Stationen nach Krakau loco und transito publicirten ermässigten Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom dritten Tage nach gegenwärtiger Publication unter Aufrechthaltung aller im vorcitirten Zugeständnisse stipulirten Bedingungen und Modalitäten auf Eilgüter aller Art ausgedehnt, sowie gleichzeitig auch unter sinngemässer Anwendung der vorerwähnten Bedingungen und Modalitäten auf derlei Sendungen in der umgekehrten Richtung zugestanden.										

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I.. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 100. **Wien, 27. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des Leiters des k. k. Handelsministeriums vom 21. August 1895, Z. 45.909/L.-B.-A., an den Ausschuss des Verbandes der österr. Localbahnen, betreffend die Schaffung eines Pensions- und Provisions-Institutes für das Personal der österr. Localbahnen.

Indem ich den mir mit Schreiben vom 1. August 1895 gefälligst überreichten Bericht über die Thätigkeit des Verbandes der österreichischen Localbahnen im Jahre 1894 mit Befriedigung zur Kenntniss nehme, unterlasse ich nicht, dem lebhaften Interesse Ausdruck zu geben, welches das Handelsministerium der im Punkte 10 dieses Berichtes berührten Frage der Schaffung eines Pensions- und Provisionsinstitutes für das Personal der österreichischen Localbahnen entgegenbringt.

Ich nehme daher Anlass, den geehrten Ausschuss angelegentlichst zu ersuchen, die obige Frage durch thunlichste Beschleunigung der einschlägigen Vorarbeiten und Berathungen, wie auch durch entsprechende Einwirkung auf die dem Verbande angehörigen Verwaltungen ehestens einer gedeihlichen Lösung zuführen und über das Ergebniss mir baldigst Bericht erstatten zu wollen.

Wien, am 21. August 1895. Der Leiter des k. k Handelsministeriums:

Wittek m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 7. August 1895, Z. 44.855, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Einstellung der Erzeugung des Sprengmittels „Milin“.

Das k. k. Ministerium des Innern hat dem Handelsministerium mitgetheilt, das Franz Redtenbacher in Steyrling die ihm mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. November 1883, Z. 17.313, ertheilte Zulassung des Sprengmittels „Milin“ zur Erzeugung und zum Verkehre in Oesterreich zurückgelegt und den Betrieb der Milinfabrik in Steyrling gänzlich eingestellt hat.

Hievon wird die geehrte Verwaltung unter Bezugnahme auf die h. a. Erlässe vom 24. Juni 1884, Z. 21.980 (Centralblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt 1884, Nr. 85) und vom 26. November 1885, Z. 41.007 (Centralblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt 1885, Nr. 142), in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 7. August 1895. Für den Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Hardt m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 8. August 1895, Z. 5418, an sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Meldepflicht landsturmpflichtiger Eisenbahnbediensteter.

Mit dem h. o. Circular-Erlasse vom 3. October 1894, Z. 50.788 (Verordnungs-Blatt Nr. 119 ex 1894), wurden die geehrten Bahnverwaltungen auf die Bestimmungen des Gesetzes vom 10. Mai 1894, R.-G.-Bl. Nr. 83, betreffend die Meldepflicht von Landsturmpflichtigen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, mit Ausnahme von Tirol und Vorarlberg, sowie auf die bezügliche Durchführungsverordnung des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung vom 20. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 182, und insbesonders auf die im § 4, Punkt 2, dieser Verordnung den Eisenbahn-Unternehmungen hinsichtlich des Meldevorganges eingeräumte Begünstigung aufmerksam gemacht.

Mit Beziehung hierauf werden der geehrten Verwaltung im Nachstehenden jene Directiven bekannt gegeben, welche die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen behufs endgiltiger Regelung der Details des in Rede stehenden Meldeverfahrens an die unterstehenden Dienststellen hinauszugeben beabsichtigt.

Punkt 1.

Die schriftlichen Meldungen der landsturmpflichtigen Bahnbediensteten erfolgen in der zweiten Hälfte September jedes Jahres unter Benützung der Landsturm-Meldeblätter, Muster 2, im Wege der unmittelbar vorgesetzten bahnämtlichen Dienststellen.

Diese Dienststellen sind:

a) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen,
b) alle k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen,
c) alle k. k. Eisenbahn-Bauleitungen,
d) die k. k. Betriebs-Inspection in Czernowitz,
e) alle k. k. Bahnerhaltungs-Sectionen,
f) „ k. k. Werkstättenleitungen,
g) „ k. k. Heizhausleitungen,
h) „ k. k. Material-Magazinsleitungen,
i) „ k. k. Bahnbetriebsämter,
k) „ k. k. Bahnstationsämter.

Punkt 2.

Die rechtzeitige Betheilung dieser Dienststellen mit den erforderlichen Drucksorten (Landsturm-Meldeblätter, Muster 2) wird im bahnämtlichen Wege besorgt werden.

Punkt 3.

Diese Diensstellen werden jedem einzelnen unterstehenden landsturmpflichtigen Bediensteten ein Landsturm-Meldeblatt zur Ausfüllung übergeben oder, wenn erforderlich, dessen Ausfüllung selbst besorgen.

In beiden Fällen wird die Eisenbahn-Dienststelle die genaue Uebereinstimmung der Angaben im Meldeblatte mit den Daten im Landsturmpasse oder dem sonstigen militärischen Legitimations-Documente des betreffenden Bahnbediensteten überprüfen.

Punkt 4.

Gelegentlich der Amtshandlung ad Punkt 3 ist jeder landsturmpflichtige Bedienstete zu befragen, ob er etwa mit einer Landsturm-Widmungskarte für besondere Dienstleistungen für Kriegszwecke betheilt ist.

Im Bejahungsfalle sind diese Widmungskarten im Hinblicke auf den eigenen Personalbedarf im Kriegsfalle abzunehmen und an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen behufs Erwirkung ihrer Annullirung einzusenden.

Der Besitz einer Widmungskarte und die eingeleitete Annullirung derselben ist im Landsturmblatte anzumerken.

Die erfolgte Enthebung der Bahnbediensteten vom Landsturmdienste ist in der Rubrik 10 des Landsturm-Meldeblattes anzuführen.

Punkt 5.

Landsturmpflichtige Bahnbedienstete, welche sich bei der Amtshandlung ad Punkt 3 als waffenunfähig oder zu jedem Landsturmdienste unfähig erklären sollten, werden, da derartige Fälle nur ausnahmsweise vorkommen können, zur persönlichen Vorstellung bei der zuständigen Meldestelle und in dem im § 3 der vorerwähnten Durchführungsverordnung festgesetzten Zeitpunkte verhalten werden.

Punkt 6.

Die laut Punkt 3 ausgefüllten und gesammelten Meldeblätter werden von der Eisenbahn-Dienststelle der betreffenden Ortsgemeindebehörde bis längstens Ende September jedes Jahres mittelst Consignation übersendet. Die Landsturmpässe oder sonstigen militärischen Legitimations-Documente werden nicht beigeschlossen.

In der Rubrik „Anmerkung“ dieser Consignationen ist zum Ausdruck zu bringen, dass dem Landsturmpflichtigen die erfolgte Vorstellung (Meldung) Seitens der betreffenden Dienststelle (Bahnvorstände) im Landsturmpasse bestätigt worden ist.

Punkt 7.

Dem landsturmmeldepflichtigen Bahnbediensteten wird die bewirkte Meldung von der Eisenbahn-Dienststelle im Landsturmpasse unter Beidrückung der Amtsstampiglie mit den Worten

„Der Landsturm-Meldepflicht entsprochen.

N., am . . . .

Amtsstampiglie. N. N., Vorstand.“

bestätigt werden.

Obige, hieramts als zweckmässig befundene Directiven werden der geehrten Verwaltung nach mit dem k. k. Ministerium für Landesvertheidigung und dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium gepflogenem Einvernehmen mit der Einladung empfohlen, einen thunlichst analogen Vorgang auch rücksichtlich des dortseitigen meldepflichtigen Personales zur Einführung zu bringen und die unterstehenden Organe dementsprechend anzuweisen.

Die politischen Landesbehörden werden hievon unter Einem von hieraus behufs entsprechender Verständigung der unterstehenden Bezirksbehörden in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 8. August 1895.

Für den Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Hardt m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Bei Feststellung der Entschädigung im Expropriationsverfahren ist auch der Ersatz des dem Enteigneten durch die Expropriation erwachsenden persönlichen Schadens zu berücksichtigen.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 23. April 1895, Z. 4983.)

Die Entschädigung für das dem Eduard W. gehörige, behufs Herstellung der Localbahn Postelberg-Laun enteignete Besitzthum C.-Nr. 52 und 287 in P., in welchem der Besitzer ein Gast- und Schankgewerbe betrieb, wurde mit Bescheid des k. k. Bezirksgerichtes P. vom 10. Jänner 1895, Z. 121, mit dem Betrage von 6552 fl. festgesetzt und im Wesentlichen nachstehend begründet:

Gemäss § 4 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, ist die Eisenbahn-Unternehmung verpflichtet, dem Enteigneten für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachtheile Entschädigung zu leisten.

Diese Schadloshaltung muss sich demnach auf jeden wirklichen Nachtheil beziehen, der durch die Entziehung des Eigenthumsrechtes am Vermögen zugefügt worden ist (§ 1323 a. b. G.-B.). Damit ist jedoch der Begriff der nach § 1324 a. b. G.-B. eine böse Absicht oder auffallende Sorglosigkeit voraussetzenden vollen Genugthuung ausgeschlossen. Im concreten Falle ist weiters festzuhalten, dass eine unbewegliche Sache enteignet wird, und dass die in derselben bethätigte persönliche Eignung des Enteigneten nach wie vor dieselbe bleibt, daher nicht Gegenstand des Ersatzes nach dem Enteignungsgesetze ist. Die zugezogenen drei Bauverständigen haben die vereinigten Realitäten C.-Nr. 52 und 287 in P. mit Rücksicht auf den Bauwerth, die Configuration des Grundcomplexes, die Lage desselben u. s. w. mit 5052 fl. bewerthet, und dieser Betrag wird der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung zu Grunde gelegt. Commissionell wurde constatirt, dass der Eigenthümer das ganze Reale in Benützung hat und ein Gastgewerbe darin ausübt. Wenn nun auch die Expropriation den Verlust dieser Concession für den Enteigneten nicht zur Folge hat, so ist doch nicht zu verkennen, dass dem Letzteren durch die Unterbrechung des Geschäftsbetriebes, durch das Versiegen dieser Erwerbsquelle, durch den localen Kundschaftsverlust, durch die Transportkosten, Miethauslagen u. s. w. insofern ein Schaden erwächst, als er genöthigt wird, diese Auslagen aus Eigenem zu bestreiten und bis zum Erwerbe eines anderen derartigen Schank- und Gastgewerbes mit seiner Familie von seinen Mitteln zu leben. Eduard W. hat es unterlassen, diesen Schaden zu specificiren; dessen Bewerthung ist nach § 24 E.-G. und § 2 des kais. Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, von Amtswegen vorzunehmen.

Mit Rücksicht auf den nachgewiesenen Umfang des Bierausschankes, sowie den Ausschank sonstiger Getränke wird nach Abzug von Steuern, Regie u. s. w. der Reinertrag des Gastgewerbes mit 900 fl. per Jahr festgestellt, welcher für ein Jahr als Entschädigung zuzusprechen ist. Werden weiters die Transportkosten, die Kosten des Wohnungswechsels, die Miethauslagen während eines Jahres, binnen welchem der Enteignete in der Lage sein kann, ein anderes Gastgewerbe in Betrieb zu setzen, ferner die Kosten und Gebühren anlässlich einer neuen gleichen Erwerbung mit dem Gesammtbetrage von 600 fl. in Anschlag gebracht, so ergibt sich ausser der Entschädigung für den Grund und Bauwerth von 5052 fl. eine weitere Entschädigung von 1500 fl., mittelst welcher der Expropriat in die Lage gesetzt wird, sich dieselben Rechte und Vortheile zu verschaffen, welche ihm durch die Enteignung entzogen wurden.

Ueber Recurs beider Theile gab das k. k. Oberlandesgericht Prag mit Entscheidung vom 26. Februar 1895, Z. 4800, dem Recurse der Eisenbahn-Unternehmung insofern Folge, dass die Entschädigung um den Betrag von 400 fl. gemindert wurde, und wies den Recurs des Eduard W. zur Gänze ab.

Die vom ersten Richter aufgestellten Grundsätze, von welchen er bei der Ausmessung der Entschädigungssumme ausgegangen ist, werden vollständig gebilligt; das Oberlandesgericht vermag jedoch nicht der Ansicht des Expropriaten beizutreten, dass das Verfahren unvollständig und durch Beiziehung von Sachverständigen aus dem Kreise der Gastwirthe zu ergänzen wäre, weil jene Umstände, deren Kenntniss für die Feststellung der Höhe der Entschädigung wichtig erscheint und dem Richter nicht zugemuthet werden kann, durch Sachverständige bereits erhoben wurden, dagegen jene weiteren Umstände, die sich nicht so genau auf Gulden und Kreuzer feststellen lassen und sohin der Würdigung des Richters unterliegen, im gegenwärtigen Falle von der Art sind, dass der Richter zur sachgemässen Berücksichtigung derselben auf Grund der ihm von den Parteien angegebenen Daten und auf Grund der ihm eigenen Erfahrung mindestens ebenso, wenn nicht geeigneter erscheint, als es jene Persönlichkeiten wären, welche der Recurrent vorgeschlagen hat.

Wohl aber haben die Concessionäre der Localbahn theilweise Grund, sich gegen einzelne Beträge zu beschweren. Die Höhe der Abzugsposten für Steuern und Regie wurde zu gering angenommen. Ebenso wurden die Kosten für Uebersiedlung u. s. w. zu hoch beziffert, so dass eine Herabminderung um 400 fl. angemessen erscheint.

Der k. k. Oberste Gerichtshof wies mit Decret vom 23. April 1895, Z. 4983, den von Eduard W. eingebrachten theils ordentlichen, theils ausserordentlichen Revisionsrecurs unter Hinweis auf die richtigen Gründe des Oberlandesgerichtes, sowie wegen Abgang einer offenbaren Gesetz- oder Actenwidrigkeit zurück.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahnen Jičin—Turnau und Jičin—Sobotka — Unter-Bautzen. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 22. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von dem Obmanne der Bezirksvertretung in Jičin Johann Haraticky im Vereine mit Franz Dollansky, Franz Broul und Dr. Franz Lohař vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Jičin der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Karthaus, Eisenstadtl, Libun und Rowensko nach Turnau zum Anschlusse an die gleichnamige Station der k. k. priv. Böhm. Nordbahn und der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, und hinsichtlich des von dem Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Gustav Ludwig Pabstmann in Sobotka im Vereine mit dem k. k. Baurathe Oscar Baron Lazarini in Graz vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der vorgenannten Station Jičin über Wokschitz, Lochov, Mladějov und Sobotka nach Unter-Bautzen mit eventuellem Anschlusse an die

gleichnamige Station der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision gleichzeitig für beide Projecte einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird mit Rücksicht darauf, dass die Trassenzüge der beiden Projectslinien in den Theilstrecken Jičin—Eisenstadtl—Rowensko und Jičin—Lochov—Mladějov nur 5 bis 6 km von einander entfernt sind, auch die Frage zu erörtern sein, ob den Verkehrsbedürfnissen der berührten Gegend nicht ebenfalls entsprochen werden könnte, wenn die eine oder die andere der beiden vorangeführten Theilstrecken unausgeführt bliebe. [H.-M.-Z. 45.709.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Juli.) Die mit Ende des Monates Juni in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 386·717 km haben, da mit keinem neuen Eisenbahnbau begonnen wurde und keine Betriebseröffnung stattfand, nur insoweit eine Veränderung erlitten, als die ursprünglich angegebene Länge der Localbahn Schwarzenau-Zwettl anstatt 21·7 km blos 21·36 km, die Länge der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen anstatt 25·208 km dagegen 26·0 km und die Länge der Localbahn Waidhofen-Hollenstein (Ybbsthalbahn) anstatt 25·566 km 25·834 km beträgt. Es wurde sonach bei den genannten Localbahnen eine Differenz von 0·720 km constatirt, und stellt sich der im Ganzen rectificirte Ausweis wie folgt: Mit Ende des Monates Juli verblieben 386·731 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 119·068 km auf Staatsbahnen, 23·320 km auf private Hauptbahnen und 244·343 km auf Localbahnen entfallen. Der Bauvollendung waren im Laufe des Monates Juli entgegengereift: die Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts, die Localbahn Postelberg-Laun und die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Branowitz-Pohrlitz, Rohrbach-Seelowitz und Kojetein-Tobitschau. Die Zahl der beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat die Höhe von 30.824, gegen 16.612 im Vormonate, erreicht, d. s. 80 Arbeiter per Kilometer im Durchschnitte. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90 vom 3. August.)

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg — Czernowitz: Herstellung eines Durchlasses und eines Abzuggrabens: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Durchlasses bei km 33·543 und für die Errichtung eines Abzuggrabens daselbst bis zum Krzywulkabache behufs Sanirung des mangelhaften Wasserabflusses für den 31. August anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Carl Kuryłowicz betraut. [G.-I.-Z. 15.073.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauliche Herstellung in Gross-Wossek.) In der Station Gross-Wossek wurde die bestehende gedeckte Umladebühne um 20 m verlängert. [28. Juli, Z. 37.419.]

— (Linie Nimburg—Jungbunzlau: Bauherstellungen an Bahndurchlässen.) Das Project für die anlässlich der durch die Wassergenossenschaft in Dobrowitz durchzuführenden Regulirung des Doubrawkabaches im Bereiche der Strecke Wlkawa—Jungbunzlau vorzunehmenden Umgestaltungen, bezw. Neuherstellungen von Bahnobjecten in km 13·348, 13·437, 14·954, 15·053, 18·654, 18·740, 18·827, 19·139, 20·030, 21·934, 20·340, 20·990, 22·430, 25·852 und 26·265 wurde zur Ausführung genehmigt. [8. August, Z. 42.118.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Bauliche Herstellungen in der Station Blansko.) Für die Herstellung eines neuen Frachtenmagazines und einer Verladerampe in der Station Blansko wurde der Bauconsens ertheilt. [8. August, Z. 46.352.]

— (Bauliche Veränderungen in mehreren Stationen.) Die Projecte für die Abtragung von drei vor dem Postgebäude in der Station Prag liegenden Drehscheiben, für die Einlegung einer Drehscheibe in der Station Kralup, sowie für die Verlegung einer solchen in der Station Bubna wurden zur Ausführung genehmigt. [6. August, Z. 42.880.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Umlegung eines Sturzgeleises.) Das Project für die Umlegung eines Sturzgeleises in der Haltestelle Centralfriedhof wurde genehmigt. [9. August, Z. 42.521.]

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Geleiseänderung.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project für eine Geleiseverschiebung in der Station Proschwitz der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 43.606.]

Localbahn Postelberg - Laun. (Schleppgeleise in der fürstlich Schwarzenberg'schen Zuckerfabrik in Postelberg: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 9. Juli durchgeführten politischen Begehung des Projectes für die Anlage des Schleppgeleises im Fabrikshofe der fürstlich Schwarzenberg'schen Zuckerfabrik in Postelberg wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Prag der Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 48.315.]

Localbahn Přivoz — Mährisch - Ostrau — Witkowitz. (Frachtenübernahms- und Telephonhütte am Frachtenbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Mähr.-Ostrau: Bauconsens.) Für die am Frachtenbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Mähr.-Ostrau aufgestellte Frachtenübernahms- und Telephonhütte wurde der nachträgliche Bauconsens ertheilt. [G.-I.-Z. 14.257.]

— (Bauherstellung.) Das von der Bauunternehmung Leo Arnoldi vorgelegte Project für die Herstellung eines Nebengebäudes in der Haltestelle Witkowitz der Localbahn Mährisch-Ostrau—Witkowitz wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 40.346.]

Projectirte Localbahn Petersdorf-Ullersdorf—Wiesenberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des vom Commercialrathe Dr. Carl Freiherrn v. Offermann vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Petersdorf-Ullersdorf der Staatsbahnlinie Zöptau—Hohenstadt über Gross-Ullersdorf nach Wiesenberg mit eventueller Fortsetzung nach Winkelsdorf die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 17. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [H.-M.-Z. 46.653.]

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe von Graz über Maria-Trost nach Fölling. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 29. und 30. Mai durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission hinsichtlich des von Carl Deisting in Graz vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Graz über Maria-Trost nach Fölling hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung dieser Kleinbahn im Allgemeinen genehmigt. [14. August, H.-M.-Z. 35.593.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseverbindung.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für die Verbindung der Linie Porzellangasse mit den Geleisen der Linie Wallensteinstrasse am Althanplatz im IX. Bezirk wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung gesendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [13. August, H.-M.-Z. 46.980.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Locomotivprüfung.) Am 23. Juli fand im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn - Betriebsordnung die technisch - polizeiliche Prüfung rücksichtlich einer für die Linien der Böhmischen Nordbahn - Gesellschaft bestimmten Lastzugsmaschine, welche die Inventarsnummer 100 und die Fabriksnummer 3180 trägt, und welche im Jahre 1895 in der Maschinenfabrik Krauss & Comp. in Linz erbaut wurde, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Der Dampfkessel der Locomotive hat die vorgeschriebene Probe gut bestanden und ruht mittelst innenliegendem Rahmen auf den unter einander gekuppelten Achsen, wovon zwei vor der Feuerbüchse angebracht sind, während die dritte, die Triebachse, unterhalb der Feuerbüchse liegt. Die Dampfcylinder dieser Maschine sind horizontal und ebenso wie die für die variable Expansion (Allan) eingerichtete Dampfsteuerung ausserhalb des Maschinenrahmens angebracht. Der Steuerungshebel kann direct mit der Hand nach vorne oder rückwärts bewegt werden. Die Maschine ist mit zwei saugenden Injectoren, einem cylindrischen Rauchfang mit Ressig'schem Funkenapparat, einer Hebelbremse und Vacuumbremse versehen, deren Bremswirkung auf die Triebachse ausgeübt wird. Der Wasserraum für das mitzuführende Wasser befindet sich zwischen den Rahmen, der Kohlenraum rechts und links vom Führerstande. Die Spurweite der Locomotive ist normal, und beträgt das Gesammtgewicht derselben 32 t. Die Probefahrt wurde auf der 7 km langen Strecke Böhm.-Leipa—Straussnitz—Neustadtl mit normaler und verkehrter Stellung der Tenderlocomotive unternommen und hiebei eine durchschnittliche von 52 und eine maximale Geschwindigkeit von 70 km per Stunde

erreicht. Mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniss dieser Probefahrt und der technisch-polizeilichen Prüfung wurde die vorbeschriebene Tenderlocomotive dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft übergeben. [Z. 48.311.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 4. August, Z. 54.850, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Josef Teleki und Consorten für eine von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Soroksár und Kun-Szent-Miklós-Tass der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Dömsöd, Dab, Szalk-Szent-Márton, Duna-Vecse, Apostag, Duna-Egyháza, Solt und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Harta bis zur Donau-Dampfschiffahrtsstation Duna-Pataj führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 4. August, Z. 54.851, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Josef Teleki und Consorten
   a) für eine von der Donau-Dampfschiffahrtsstation Duna-Pataj aus über Géderlak, Ordas, Szent-Benedek, Uszód und die Gemarkung der Gemeinde Foktö in die Endstation Kalocsa der Localbahn Kis-Körös—Kalocsa einmündende;
   b) für eine von Kalocsa aus längs der Donau die Linie a) über Fajsz, Bátya, Dusnok, Sükösd, Csanád (Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun) und die Gemarkung der Gemeinde Szent-Iván in der Station Baja mit der Localbahn Szabadka-Baja verbindende;
   c) eventuell für eine von der Station Keczel der Localbahn Kis-Körös-Kalocsa abzweigende und diese über Császártöltés, Hajós, Nádudvar, Sükösd, Csanád und die Gemarkung der Gemeinde Szent-István in der Station Baja der Linie a) verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirter Bau einer Industriebahn in Kolozsvár (Klausenburg). (Ausführungsbeschluss.) Die Direction der Kunstmühl-Actiengesellschaft in Kolozsvár hat den Beschluss gefasst, als Dependenz ihres Etablissements und im Interesse der Verwerthung der Mühlenabfälle Schweineszállásen in Verbindung mit einer grossen Mastanstalt zu errichten, sowie das neue Etablissement mit dem Mühlencomplexe durch eine Industriebahn zu verbinden, welche sowohl an die Station Kolozsvár der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Kolozsvár—Brasso (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Szamosthalbahn, als auch an das Betriebsnetz der Kolozsvárer Strassenbahnen Anschlüsse erhalten wird.

Bau neuer Entrepots in Budapest. (Anlage und Fassungsraum.) Der vom kgl. ungarischen Handelsminister bereits genehmigte Bau von Lagerhäusern durch die „Ungarische Escompte- und Wechslerbank" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92) wird auf einem nächst dem Rangirbahnhofe der Station Budapest-Ferenczváros (Franzstadt) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gelegenen Baugrunde im Ausmasse von 25.000 m² ausgeführt werden, und zwar werden zwei je 100.000 q Getreide fassende Lagerhausspeicher hergestellt und deren Bau sofort in Angriff genommen werden.

Bau der (fünften) Donau-Staatsbrücke nächst dem Eskütér (Schwurplatz) in Budapest. (Ministerieller Beschluss.) Der königl. ungarische Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien des Innern und der Finanzen den Beschluss gefasst, dass die vom Eskütér aus über die Donau zu erbauende Staatsbrücke, welche für den Verkehr von Fussgehern, Strassenfuhrwerken und der Waggons der Strasseneisenbahn einzurichten sein wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15), mit nur einem Bogen, beziehungsweise mit nur einer Oeffnung hergestellt werde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62 ex 1894). Da aber bei diesem System die Kosten um $1^1/_2$ Millionen mehr als die präliminirten 3 Millionen betragen würden, fordert der Minister die Hauptstadt auf, diese Mehrkosten zu tragen. Sollte die Hauptstadt dies nicht thun, so müsste der Minister entweder eine Brücke mit drei Oeffnungen bauen, welche vom Gesichtspunkte des Schutzes gegen Hochwasser und des Schiffsverkehres gefährlich werden könnte, oder er könnte den Bau erst dann in Angriff nehmen, wenn anderweitig für die Deckung der Differenz gesorgt sein wird. Als speciell massgebend für diesen Entschluss gilt der Umstand, dass bei Anwendung von zwei Strompfeilern die Richtungsverhältnisse des Stromstriches zwischen der Kettenbrücke und der Zollamtsbrücke sich für die Schiffahrt sehr ungünstig gestalten würden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Landtagsverhandlungen über Eisenbahnangelegenheiten.) Der Landtag von Sachsen-Weimar-Eisenach genehmigte in seiner Sitzung vom 28. Juni den Vertrag mit der preussischen Regierung über den Verkauf der Werra-, Saal- und Weimar-Geraer Bahn an den preussischen Staat, sowie den Vertrag mit der bayerischen Regierung über den Bau der Eisenbahnstrecke Mellrichstadt—Ostheim; der Landtag des Herzogthums Sachsen-Coburg-Gotha hat den Staatsvertrag mit der preussischen Regierung über den Verkauf der Werrabahn einstimmig angenommen; ferner hat der Landtag von Schwarzburg-Rudolstadt in seiner Sitzung vom 28. Juni den Staatsvertrag mit der preussischen Regierung über den Verkauf der Saalbahn einstimmig genehmigt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. April die Haltestelle Niederröblingen an der Bahnstrecke Oberröblingen a. H.—Allstedt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für die Abferigung von lebenden Thieren;

b) In Sachsen: Am 1. April der Haltepunkt Zwickau zwischen dem Bahnhofe Zwickau und dem Haltepunkte Oberrothenbach der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr.

c) In Elsass-Lothringen: Am 1. April die Haltestelle Enzheim an der Linie Strassburg—Molsheim der Reichseisenbahnen für den gesammten Güterverkehr.

— (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Mai.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Mai ergibt für die 66 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.877·01 km, Folgendes:

Im Monat Mai betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 30,733.439 Mk. oder 4,884.451 Mk. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 807 Mk. oder 17·14 pCt. weniger als in demselben Monat des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 69,222.470 Mk oder 2,953.660 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1788 Mk. oder 2·76 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Mai betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 50,888.972 Mk. oder 196.616 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1632 Mk. oder 1·21 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 113,220.194 Mk. oder 709.855 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3570 Mk. oder 0·92 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 23,288.974 Mk. oder 1,211.066 Mk. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3442 Mk. oder 5·31 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 50,764.854 Mk. oder 2,218.411 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7406 Mk. oder 4·05 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Im Jahre 1894 fiel das Pfingstfest in den Mai, im Jahre 1895 in den Juni.

Preussen. (Platzkarten auf den Staatseisenbahnen.) Nach den bestehenden Bestimmungen sind die Reisenden in den den Durchgangszügen etwa beigestellten Salon-, Schlaf- oder solchen Personenwagen, deren Sitzplätze nicht numerirt sind, von der Lösung von Platzkarten befreit; es ist dabei aber vorausgesetzt, dass solche Reisende nur diese Wagen benutzen. Nehmen dieselben dagegen im Laufe der Fahrt in einem der zu dem eigentlichen D-Zuge gehörigen Wagen (jedoch nicht Schlafwagen) Platz, so haben sie auch die Platzgebühr zu entrichten. Wenn umgekehrt ein Reisender unterwegs seinen besonders bezahlten Platz im D-Wagen verlässt und die Reise in einem der oben genannten beigestellten Wagen desselben Zuges fortsetzt, so geht er des Rechts auf den ersteren Platz verlustig, da es nicht statthaft ist, auf eine nur einmal bezahlte Fahrkarte gleichzeitig zwei Plätze in verschiedenen Wagen in Anspruch zu nehmen. Auch findet eine Erstattung der Platzkartengebühr oder eine Anrechnung des Preises der Platzkarte auf eine später gelöste Bettkarte des Schlafwagens nicht statt. Dagegen ist dem Reisenden bei späterer Rückkehr in einen D-Wagen ein neuer Platz in dem letzteren, wenn verfügbar, zu überweisen und die früher gelöste Platzkarte auf die Nummer desselben umzuschreiben. Das Handgepäck solcher Reisenden darf in dem zuerst benutzten Wagen nicht verbleiben, die aufgegebenen Plätze sind vielmehr für die Neubesetzung durch andere Personen frei zu machen.

— (Frauenabtheilungen in den D-Zügen.) Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, dass in den Nichtraucherwagen der während der Nacht verkehrenden D-Züge auf der Abgangsstation für die I. Wagenclasse regelmässig eine Frauenabtheilung bereit zu halten und im Innern des Abtheiles nach dem Seitengange zu mittelst einer losen, die Bezeichnung „Frauen“ auf beiden Seiten tragenden Tafel kenntlich zu machen ist. Wird von demselben auf der Abgangsstation kein Gebrauch gemacht, so kann es, wenn nöthig, der allgemeinen Benutzung übergeben und die Tafel während der Fahrt wieder entfernt werden, sofern nicht nach den bisherigen Erfahrungen noch auf grösseren Zwischenstationen eine Nachfrage nach Frauenabtheilungen der I. Wagenclasse zu erwarten ist.

Sachsen. (Rechnungsabschluss der Staatseisenbahnen für das Jahr 1894.) Im Jahre 1894 wurden auf den königl. Sächsischen Staatseisenbahnen vereinnahmt: Aus dem Personen- und Gepäcksverkehr 29,534.477 Mk. (gegen 28,398.602 Mk. im Vorjahre) oder durchschnittlich auf jedes Kilometer Bahnlänge 10.918 Mk.; aus dem Güterverkehr 59,145.225 (60,306.489) Mk. oder durchschnittlich auf jedes Kilometer Bahnlänge 21.487 Mk., für Ueberlassung von Bahnanlagen u. s. w. 966.669 (944.124) Mk., für Ueberlassung von Betriebsmitteln 2,044.662 (2,104.347) Mk.; aus Veräusserungen 94.976 (102.469) Mk. und aus sonstigen Quellen 1,913.187 (1,851.981) Mk., zusammen 93,699.196 (93,708.013) Mk. oder durchschnittlich auf jedes Kilometer Bahnlänge 34.040 (34.933) Mk. Verausgabt wurden 62,153.565 (61,597.346) Mk. oder durchschnittlich auf jedes Kilometer Bahnlänge 22.579 (22.963) Mk. und in Hunderttheilen der Einnahme 66·33. Von der Gesammtausgabe entfallen auf die allgemeine Verwaltung 8·57 pCt., auf die Bahnverwaltung 23·51 pCt. und auf die Transportverwaltung 67·92 pCt. Im Berichtsjahre beträgt mithin der Ueberschuss überhaupt 31,545.631 (32,110.667) Mk., d. i. 4·282 (4·521) pCt. des mittleren Anlagecapitals (736,787.967 Mk.), 33·67 pCt. der Einnahme, 50·75 pCt. der Ausgabe und durchschnittlich auf jedes Kilometer Bahnlänge 11.460 (11.970) Mk.

Aus dem Erneuerungsfonds sind im Jahre 1894 nach Abzug der Erlöse aufgewendet: 1. für Oberbaumaterialien 2,711.692 Mk. und 2. für Transportmittel 2,478.065 Mk.

Schweden. (Bahneröffnungen im Jahre 1894.) Die südlich von Boden betriebenen Staatsbahnen erhielten nach der „Z. d. V. d. E. V.“ im Jahre 1894 durch die am 6. August eröffnete Linie Jörn-Boden einen Zuwachs von 142 km und hatten dadurch am Jahresschluss eine Gesammtlänge von 3058 km, wobei die 211 km lange Linie von Lulea nach Gellivara und dem Erzberg nicht eingerechnet ist. Die Privatbahnen für allgemeinen Verkehr vermehrten sich im Laufe des Jahres durch Eröffnung von Neubaulinien um 310 km und hatten am Jahresschluss eine Gesammtlänge von 6176 km, die sich auf 117 verschiedene Bahneigenthümer vertheilten. Von den im Laufe des Jahres eröffneten Strecken waren die Linien Kärreberga—Markaryd (56 km), Oestervärn—Genarp (27 km), Köpingebro—Gersnäs (28 km), Jönköping—Vaggeryd (35 km) und Boras—Almedal (67 km) vollspurig, und die Linien Asen—Unnen (2 km), Jönköping—Lyckasgard mit Zweigbahn nach Husqvarna (20 km), Bredsjö—Grängen (15 km), Kummelby—Oestra Husby (21 km) und Falkenberg—Fridhemsberg (39 km) schmalspurig.

Die Linie Kärreberga—Markaryd gehört der Skane-Smalands-Eisenbahn-Actiengesellschaft und geht von der der Helsingborg-Hessleholm-Eisenbahn gehörigen Anschlussstation Kärreberga aus; von dort führt sie östlich durch die Kirchspiele Quidinge, Oestra Ljungby und Ryrs nach der in Schienenverbindung mit der Vittsjö-Markarydbahn stehenden Endstation Markaryd vestra. Die fertige Bahn wurde am 15. Jänner 1894 mit den Stationen Kärreberga, Oestra Ljungby (8 km), Eket (19 km), Oerkeljunga (26 km), Asljunga (33 km), Asbo-Fagerhult (43 km) und Markaryd vestra (56 km) eröffnet. Die 2 km lange Strecke Kärreberga—Astorp der Helsingborg-Hessleholm-Eisenbahn wird von der Schonen-Smalands-Eisenbahn mitbenutzt. Die Linie Oestervärn—Genarp geht von der Station Oestervärn der Malmö-Tomelilla Eisenbahn östlich über Station Klagerup der Lund-Trelleborg Eisenbahn und endet im Dorfe Genarp im gleichnamigen Kirchspiel. Die Eröffnung erfolgte am 15. Juli 1894 mit den Stationen Oestervärn, Hohög (3 km), Quernby (5 km), Bjereshög (9 km), Bara (12 km), Klagerup (17 km), Kongsmarken (21 km), Toppeladugard (25 km) und Genarp (27 km). Die 2 km lange Strecke von Oestervärn bis zur Staatsbahnstation Malmö, die der Malmö-Tomelilla-Eisenbahngesellschaft gehört, wird von der Malmö-Genarps-Eisenbahn mitbenutzt. Die Linie Köpingebro—Gersnäs geht von der Station Köpingebro der Ystad-Eslöf-Eisenbahn aus und führt in nordöstlicher Richtung nach Station Gersnäs der Cimbrishamn-Tomelilla-Eisenbahn. Die fertige Bahn wurde am 5. October 1894 mit den Stationen Köpingebro, Glemmingebro (6 km), Hedwigsdal (9 km), Löderup (12 km), Borrby (17 km), Hammenhög (23 km) und Gersnäs (28 km) dem Betrieb übergeben. Die 8 km lange Strecke Köpingebro—Ystad der Ystad-Eslöf-Eisenbahn wird von der Ystad-Gersnäs-Eisenbahn mitbenutzt.

Die Linie Jönköping—Vaggeryd ist eine Zweigbahn der Halmstad-Nässjö-Eisenbahn-Actiengesellschaft, der sie eigenthümlich gehört. Die Bahn geht von dem Hafengeleise der Staatsbahn in Jönköping aus und führt in südlicher Richtung nach Station Vaggeryd der Hauptlinie Halmstad—Nässjö. Die Eröffnung erfolgte am 12. November 1894 mit den Stationen Jönköpings Hafen, Ljungarum (5 km), Hofslätt (6 km), Norrabammar (9 km), Smalands Taberg (13 km), Mansarp (16 km), Ekeryd (22 km), Bratteborg (26 km), Byarum (31 km) und Vaggeryd (35 km). Die Linie Boras—Almedal gehört der Göteborg-Boras-Eisenbahn-Actiengesellschaft, geht von der Station Boras nedre der Varberg-Boras-Eisenbahn aus und führt in nordwestlicher Hauptrichtung nach Station Almedal der Göteborg-Hallands-Eisenbahn, deren Strecke Almedal—Göteborg nunmehr der neuen Linie zukommt und von dieser betrieben wird. Die neue Bahn wurde am 15. December 1894 mit den Stationen Boras nedre, Sandared (10 km), Bollebygd (25 km), Räflanda (29 km), Hindas (37 km), Härryda (46 km), Landvetter (51 km), Mölnlycke (57 km), Mölndal (63 km) und Almedal (67 km) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Linie Asen—Unnen (Spurweite 1067 m) führt von Station Asen der Halmstad-Bolmen-Eisenbahn als deren Zweigbahn nach dem Südende des Unnensees und steht seit Anfang 1894 im Betrieb. Die Linie Jönköping—Lyckasgard nebst Zweigbahn nach Husqvarna gehört der Jönköping-Gripenbergs-Eisenbahn-Actiengesellschaft. Die Linie Jönköping—Gripenberg führt von der Station Jönköping östra der südlichen Stammbahn ost- und nordostwärts nach Gripenberg der östlichen Stammbahn; ausgeführt ist bisher nur die Strecke Jönköping—Lyckasgard nebst Zweigbahn, welche die Stationen Jönköping östra, Rosendala (5 km), Gisebo (11 km), Vistakulle (13 km), Drättinge (17 km) und Lyckasgard (19 km) umfasst; die in der Nähe von Rosendala abbiegende Zweigbahn hat nur die Endstation Husqvarna (7 km von Jönköping). Die Anfangsstrecke Jönköping—Gisebo nebst der Zweigbahn wurde am 22. April, die Reststrecke Gisebo—Lyckasgard am 19. August 1894 eröffnet.

Die Linie Bredjö—Grängen ist aus der früher der Striberg-Grängens Eisenbahn-Actiengesellschaft gehörigen Pferdebahn von Bredsjö nach Hjulsjö hervorgegangen; am 14. Juli 1893 erhielt die genannte Gesellschaft ohne Staatsunterstützung die Concession zur Umwandlung der Pferde- in eine Eisenbahn und zu deren südlicher Verlängerung von Hjulsjö bis Grängen. Die Nora-Karlskoja-Eisenbahngesellschaft erwarb aber am 20. April 1894 sowohl die neue Linie Bredsjö—Grängen als auch die Striberg-Grängenbahn und die Vikern-Möckelnbahn (Striberg-Degerfors) und betreibt die drei vereinigten Bahnen unter dem Namen Bredsjö-Degerfors-Eisenbahn. Die neue Linie Bredsjö-Grängen, die in Bredsjö an die Bergslagernas-Eisenbahn anschliesst, wurde am 1. September 1894 dem Betriebe übergeben und hat nur die Zwischenstatien Hjulsjö (7 km von Bredsjö). Die Linie Kummelby—Oestra Husby ist ein Theil der Norrköping-Söderköping-Vikbolandets-Eisenbahn, deren erste Strecke Norrköping—Kummelby—Söderköping 1893 eröffnet wurde. Die Zweiglinie Kummelby—

Oestra Husby, deren Fortsetzung Oestra Husby-Arkösund sich noch im Bau befindet, wurde am 8. September 1894 mit den Stationen Kummelby, Furingstad (5 km), Asvittinge (9 km), Kuddby (13 km), Oestra Stenby (16 km) und Oestra Husby (21 km) dem Betriebe übergeben. Die Linie Falkenberg—Fridhemsberg geht von der Station Falkenberg der Mellersta Hallands-Eisenbahn aus und führt in nördlicher Hauptrichtung nach ihrem Zielpunkt. Die Eröffnung erfolgte am 28. September 1894 mit den Stationen Falkenberg, Vinberg (7 km), Vessigebro (15 km), Aetrafors (21 km), Köinge (25 km), Ullared (35 km) und Fridhemsberg (39 km). Im Bau befanden sich am Schlusse des Jahres 1894 ausser den bei der Jönköping-Gripenbergs- und bei der Vikbolandets-Eisenbahn genannten Strecken: 1. die Vollspurbahn Södertelge-Eskilstuna mit Zweigbahnen nach Mariefred und Strengnäs am Mälarsee, von der die Strecke Södertelge—Strengnäs mit Zweigbahn nach Mariefred bereits anfangs 1895 eröffnet ist; 2. eine Schmalspurbahn von Uddevalla nordwärts nach Bengtsfors; und 3. eine von der Mellersta Blekingsbahn (Karlshamn-Karlskrona) ausgehende Linie nach Alnaryd.

Im Ganzen waren Ende 1894 9234 km Eisenbahnen im Betriebe, davon 6176 km Privat- und 3058 km Staatsbahnen (ausser der 211 km langen Gellivarabahn). Ein zusammenhängendes Bahnnetz bildeten 9125 km, von denen 7376 km vollspurig waren, aber 32 km nur dem Güterverkehr dienten. Für ganz Schweden entfallen auf 100 Quadratkilometer 2·14, auf 10.000 Einwohner 19·58 km Eisenbahnen, wobei die Gellivarabahn mitberücksichtigt ist.

Schiffahrt.

Oesterreich. (Elbestrompolizei.) Im Nachhange zu der unterm 11. Juli (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87) getroffenen Verfügung hat die k. k. Statthalterei in Prag mit Kundmachung vom 5. August, Z. 117.924, die nachstehenden Anordnungen in Betreff des Passirens der Elbebrücke der Böhmischen Nordbahn zwischen Tetschen und Bodenbach getroffen.

Aus Anlass der Herstellung des Montirungsgerüstes für die Auswechslung der Eisenconstruction der über die Elbe zwischen Bodenbach und Tetschen führenden Eisenbahnbrücke der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn wurde die Schiff- und Flossfahrt an dieser Flussstelle vom 7. August angefangen auf etwa vier Wochen täglich in der Zeit von 6 Uhr Früh bis 1 Uhr Nachmittags vollständig eingestellt; während dieser Zeit darf die bezeichnete Flussstelle von Schiffen oder Flössen weder thalnoch bergwärts befahren werden.

Eine Ausnahme hievon bilden nur die Personendampfschiffe der Sächsisch-böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche die Arbeitsstelle zu den fahrplanmässigen Zeiten berg- und thalwärts passiren können.

Mit diesem Tage tritt auch die Statthalterei-Kundmachung vom 11. Juli, Z. 86.807, in volle Wirksamkeit, und haben sich von da an in der für die Schiffahrt frei gegebenen Zeit alle thalfahrenden Kähne bei Passirung der Nordbahnbrücke des Bugsirdampfers und der Lootsen in der vorgeschriebenen Weise zu bedienen. Die Lootsen sind mit den kleinen Anhängbooten vom Ufer abzuholen.

Während der Schiffahrtssperre wird im Sinne des § 20 der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe vom 3. März 1894 oberhalb des Rosawitzer Umschlagsplatzes bei Wilsdorf und bei der Nordbahnbrücke selbst je ein Avisoposten mit zwei über einander angebrachten rothen Flaggen aufgestellt sein. Alle thalfahrenden Kähne haben, wenn diese Flaggen gehisst sind, am rechten Elbeufer beim sogenannten Ufergute in Altstadt und von da flusssaufwärts in der Reihenfolge ihrer Ankunft derart beizulegen, dass die Personenüberfuhr zwischen Altstadt und Rosawitz in ihrem Betriebe nicht behindert wird, während sich die Flösse am linken Elbeufer, entlang des Rosawitzer Hafendammes bis zur Dampfschiff-Landungsbrücke in Rosawitz, derart aufzustellen haben, dass hiedurch das Landen der Personendampfschiffe an dieser Landungsbrücke nicht behindert und die Fahrstrasse im Flusse nicht verstellt wird.

Für das Abschwimmen der Schiffe und Flösse hat im Allgemeinen als Regel zu gelten, dass nach Freigebung der Schiffahrt zunächst die Kähne in der Reihenfolge ihrer Ankunft und Aufstellung abzuschwimmen haben, worauf erst den Flössen das Abschwimmen ebenfalls in der Reihenfolge ihrer Ankunft gestattet wird, doch können in dringenden Fällen auch Ausnahmen zugelassen werden, in welcher Beziehung der mit der Regulirung der Schiff- und Flossfahrt oberhalb der Nordbahnbrücke für die Zeit der Brückenauswechslung speciell betraute k. k. Hafenmeister Josef Sommer die näheren Anordnungen zu treffen berechtigt ist, denen sowohl von den Schiffern als auch von den Flössern unweigerlich Folge zu leisten ist.

Die bergwärts fahrenden Schleppzüge ohne Unterschied haben während der Schiffahrtssperre unterhalb der Nordbahnbrücke und von da flussabwärts unter Einhaltung der im § 16 der citirten Polizeiordnung vorgeschriebenen Distanz von mindestens 500 m unter einander derart beizulegen, dass die Fahrstrasse nicht verlegt oder das Abschwimmen von den Umschlagplätzen in Tetschen und Laube, sowie der Betrieb der Dampffähre zwischen Tetschen und Obergrund nicht behindert werde. Dieselben dürfen die Bergfahrt erst dann fortsetzen, wenn der am unteren Ende des Rosawitzer Hafendammes aufgestellte Avisoposten, sowie der Avisoposten auf der Nordbahnbrücke, welcher die vom ersteren abgegebenen Flaggensignale abnehmen und weiter signalisiren wird, im Sinne der Statthalterei-Kundmachung vom 11. Juli, Z. 86.807, die weisse Flagge aufgehisst hat.

Ueberdies wird bestimmt, dass während der Zeit der Brückenauswechslung die Schleppzüge ohne Unterschied die Nordhahnbrücke mit nicht mehr als drei, höchstens vier Fahrzeugen passiren dürfen, auf welchen die im § 7 der bezogenen Polizeiordnung vorgeschriebene Bemannung zugegen sein muss.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehende Kundmachung werden nach Massgabe der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, auf das strengste geahndet werden.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Fahrten der gesellschaftlichen Dampfer im Bereiche der unteren Donau.) Die Schiffe der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, welche nunmehr auch die Theiss befahren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94), verkehren täglich zwischen Vukovár, Ujvidék (Neusatz) und Zimony (Semlin) und Belgrad, ferner zwischen Schabatz und Bosnisch-Rácsa, ferner je dreimal wöchentlich in beiden Richtungen zwischen Zimony und Orsova mit Berührung der Stationen Belgrad, Pancsova, Kubin, Semendria, Dubrovicza, Báziás, Gradistye, Svinicza (Greben) und Milanovac. Die gesellschaftlichen Schiffe haben Anschlüsse an jene der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Landesverband der ungarischen Schiffer. (Schiffahrtsusancen.) In der unter Vorsitz des Geheimrathes Dr. Alexander Matlekovits jüngst abgehaltenen Versammlung des Landesverbandes der ungarischen Schiffahrt, welcher auch Delegirte der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft beigezogen wurden, wurde der vom Vorstande vorgelegte Entwurf für „Schiffahrtsusancen“ (vergl. Vrdgl.-Bl. Nr. 20) angenommen und der Beschluss gefasst, denselben dem kgl. ungarischen Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

„Messageries Maritimes“. (Generalversammlung.) Der Jahresbericht dieser Gesellschaft constatirt, dass der Buchwerth der Flotte am Ende des Jahres 1894 eine Erhöhung von 140,576.717 Frcs. auf 144,158.214 Frcs. aufweist. Die Flotte bestand Ende 1894 aus 56 Dampfern mit 200.955 Brutto-Tonnengehalt und 157.950 Pferdekräften. Zwei neue Dampfer sind noch in Le Ciotal im Bau. Die Gesellschaft erwarb vor Kurzem drei Dampfer von der „Société Panhellenique“, Schiffe neuer Construction und allen Erfordernissen für die Constantinopel- und London-Linien entsprechend, für welche sie an Stelle älterer Dampfer bestimmt sind. Durch diese Erwerbung hat sich die Gesellschaft eine Concurrenz in der Levante und dem Schwarzen Meere vom Halse geschafft. Die Expedition nach Madagascar brachte der Gesellschaft neue Beschäftigung. Das Anlaufen von Majunga wurde bisher nur durch die kleinen, im Verkehre an der Westküste der Insel befindlichen Dampfer besorgt; durch ein Uebereinkommen mit der französischen Regierung wurde nun Majunga in das Itinerär der Linien nach der Ostküste Afrikas aufgenommen. Die Gesellschaft hat auch alle ihre disponiblen Dampfer für den Transport von Truppen, Pferden, Maulthieren und Kriegsmaterial in den Dienst der Regierung gestellt. Sechs Dampfer wurden von der Regierung gechartert und machten gute Reisen nach Majunga. Die Zahl der durchlaufenen Meilen fiel im Berichtsjahre von 834.645 auf 802.086 Seemeilen, eine Verminderung um 32.559 Seemeilen. Diese Abnahme betrifft ausschliesslich den freien Dienst. In Folge des Niederganges im Handel mit Brasilien und den La Plata-Staaten musste die Zahl der Reisen der Waarendampfer nach diesen Gegenden reducirt werden. Die contractlich vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit wurde in allen Linien überschritten. Die Zahl der verfrachteten Colli betrug 6,840.938 von einem Gesammtgewichte von 566.425 t, eine Abnahme um 536.356 in der Zahl und um 22.645 t gegenüber 1893. Als Ursachen für die Geschäftsabnahme erscheinen die Revolution in

Brasilien, Quarantainen und der Verlust in den Einnahmen in Folge der Entwerthung des Silbers. Die Revolution fand zwar ein Ende, jedoch nicht zeitig genug, um im zweiten Halbjahre das Deficit in den Einnahmen des ersten Halbjahres wieder wett zu machen. Quarantainen bildeten ein grosses Hemmniss für den Verkehr, und der Ausbruch der Pest zwang die Gesellschaft, die Verbindung mit Hongkong durch einige Monate aufzuheben. Die Befürchtungen, dass der Krieg zwischen China und Japan den Handel in Shanghai beeinträchtigen würde, waren glücklicherweise nicht gerechtfertigt, und sowohl in Shanghai wie in den japanischen Häfen wurden ohne Unterbrechung Handelsoperationen vorgenommen. Die Einnahmen für das Jahr 1894, mit Einrechnung des Bilanzrestes vom Jahre 1893, beliefen sich auf 52,450.929 Frcs., die Betriebskosten auf 48,063.761 Frcs. (Abnahme um 1,873.726 Frcs. der ersteren, um 1,742.189 Frcs. der letzteren gegenüber 1893). Die Generalversammlung beschloss, eine Totaldividende von 25 Frcs. per 500 Frcs.-Actie (gleich dem Vorjahre) für 1894 zu vertheilen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 26. August bis zum 1. September.

Adriatischer Dienst.

27. August, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän B. Colledani, nach Venedig.

28. „ um 4 1/2 Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän A. Leva, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

29. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

29. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Mecozzi, nach Venedig.

30. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

31. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimilano", Capitän B. Colledani, nach Venedig.

1. Septbr., um 7 Uhr Früh: Dampfer „Psyche", Capitän A. Badessich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

27. August, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Selene", Capitän A. Privileggio, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.

28. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Leda", Capitän G. Damianovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

30. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.

31. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Septbr., um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich. nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „......", Capitän ....., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

31. August, Dampfer „Orion", Capitän A. Martinolich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Böhmische Westbahn. (Eintragung des Eigenthumsrechtes des Staates.) Zufolge Bescheides des k. k. Landesgerichtes Prag vom 13. August 1895, Z. 37.452, wurde im Eigenthumsblatte der definitiven Einlage der Eisenbahnstrecke „Böhmische Westbahn von Prag über Pilsen an die bayerische Grenze bei Furth mit der Zweiglinie von Chrast nach Ober-Stupno (Radnitz)" die Einverleibung:

a) des Eigenthumsrechtes der Eisenbahnlinie von Prag über Pilsen bis zur österr.-bayerischen Grenze nebst der Zweigbahn von Chrast nach Radnitz für das k. k. Aerar;

b) der Löschung der auf dieser Eisenbahnlinie der Böhmischen Westbahn zustehenden Rechte

bewilligt. [H.-M.-Z. 49.458.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Die geschäftsführende Verwaltung hat den Kilometerzeiger Nr. 40 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen) neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 40 wird der im Juni 1890 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst den Nachträgen I—IV und der im December 1893 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 41 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXLVIII. Stückes.) Das am 23. August herausgegebene CXLVIII. Stück enthält unter

Nr. 1329: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 16. August 1895, Z. 67.525, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Bobrka-Chlebowice als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer, Schweine und Fleisch.

Nr. 1330: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 10. August 1895, Z. 20.057, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem ungarischen Comitate Békés und das Verbot aus dem Comitate Baranya nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des CXLIX. Stückes.) Das am 24. August herausgegebene CXLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1331: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 21. August 1895, Z. 9568, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Galizien.

Nr. 1332: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 21. August 1895, Z. 9574, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg in die Bukowina.

Nr. 1333: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 21. August 1895, Z. 9547, betreffend die Bestimmung der Station Mauterndorf der Murthalbahn als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

Nr. 1334: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 19. August 1895, Z. 16.773, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem ungarischen Comitate Bács-Bodrogh und der Freistadt Zombor nach dem Küstenlande.

Nr. 1335: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 20. August 1895, Z. 31.313, betreffend des Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Bács-Bodrogh und der kgl. ungarischen Freistadt Zombor in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1336: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 21. August 1895, Z. 14.089, betreffend das gänzliche Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Rumänien.

Nr. 1337: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 22. August 1895, Z. 23.846, betreffend die Ausdehnung des Einfuhrverbotes für Schweine aus Bosnien auf die Kreise Dolnja Tuzla und Banjaluka.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. August d. J. dem Streckenwächter der Oesterr. Staatsbahnen Johann Schicha anlässlich seiner Versetzung in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen pflichtgetreuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 gelangt zu dem vom 1. September 1895 giltigen Theil II, Heft 1, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Krasne der k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit directen Frachtsätzen der Wagenladungsclassen A_1 und B, Ergänzungen des Kilometerzeigers und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 22. August 1895. [616]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 tritt der Nachtrag IV zum Tarife Theil II, Heft 3, und der Nachtrag I zum Anhang zu diesem Tarifhefte in Kraft.

Der Nachtrag IV enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, Aufnahme von Stationen in den Classenguttarif und in die Ausnahmetarife für Eisen, Graphit und Steinkohlen, ferner die Einführung ermässigter Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 16 für Coaks im Rückvergütungswege.

Der Nachtrag I zum Anhange enthält Aenderungen und Ergänzungen der Coursdifferenzen.

Ersterer Nachtrag ist zum Preise von 10 Pfennig = 6 Kreuzer, letzterer kostenfrei bei den betheiligten Endbahnen und Stationen erhältlich.

Wien, am 21. August 1895. [617]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-Bayerischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages VII zum Gütertarif Theil II.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1895 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Wien, am 23. August 1895. [618]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Lebensmittelverkehr Italien—Deutschland.

Einbeziehung der Station Lorch.

Mit 1. September 1895 wird die Station Lorch der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif vom 1. April 1895 für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach Deutschland via Gotthard und Brenner mit folgenden Frachtsätzen einbezogen, und zwar:

		Kilometer	Francs pro 100 kg für Einzelwagen	Francs pro 100 kg für 2500 Wagen
Lorch—	Pino trs.	569	4·36	3·94
	Chiasso trs.	613	4·68	4·20
	Peri trs.	611	5·48	5·07

Wien, am 20. August 1895. [619]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien.

Einbeziehung der Station Franz Josef-Stollen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den directen Tarif.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Franz Josef-Stollen in den directen Tarif vom 1. Jänner 1894 zu den für Ullersdorf giltigen Frachtsätzen einbezogen.

Teplitz, am 22. August 1895. [620]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Ausnahmetarif Nr. 1a.

Der in dem mit 1. September 1895 in Kraft tretenden Nachtrag III zum Seehafen-Ausnahmetarif Theil II, Heft 4, giltig vom 15. October 1893, sub III, enthaltene neue Ausnahmetarif Nr. 1 a für Quebrachoholz-Extract findet bis auf Weiteres keine Anwendung.

Wien, am 23. August 1895. [621]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn.

Abänderung der Bezeichnung der Station Drholetz-Frankstadt.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Stauding—Stramberg gelegenen Station Drholetz-Frankstadt wird vom 1. September 1895 an in „Drholetz" abgeändert.

Wien, am 20. August 1895. [622]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung von Einlagerungsgütern [Getreide u. s. w.] unter Auflassung von Abfertigungsgebühren, giltig vom 1. Jänner 1893.) Auf Seite 6 ist im Art. 3 folgende Bestimmung nachzutragen:

4. In jenen Stationsverbindungen, wofür im Hefte C (Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen) unter Abschnitt D (Tarifkilometerzeiger) Entfernungen enthalten sind, wird bei Einlagerung in einem am directen Leitungswege gelegenen Lagerhause der nach Kürzung des Tarifes ab der Einlagerungs-

station laut Ziffer 2 dieses Artikels noch bestehende Unterschied zwischen der gebrochenen und directen Fracht auf dem Reclamationswege zurückvergütet. Ausgenommen sind hienach auch jene Stationsverbindungen, in welchen eine Güterabfertigung im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nicht stattfindet.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Schwäbische Kreis-Fischerei-Ausstellung in Augsburg, 25. August mit 2. September;
2. die Allgemeine Jubiläums-Gartenbau-Ausstellung in Magdeburg, 29. August mit 8. September;
3. die Kunstausstellung der Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst in München, 10. August mit 30. September;
4. die Weinbau-Ausstellung in Neustadt a. d. H., 25. August mit 2. September;
5. die Internationale Ausstellung von Erzeugnissen und Hilfsmitteln der Lithographie in Paris, 15. August mit 30. November.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. August ab gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher enthält:

I. Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 13,
II. Aenderung der Kilometerzuschläge,
III. Ergänzung der Kilometertafel a,
IV. Ergänzung des Verzeichnisses 1 über Anwendung der Tariftabellen,
V. Neuauflage der Stationstarife.

Dieser Nachtrag kann von dem Materialdepot der General-Direction zum Preise von 20 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II des Transittarifes für deutsch-österreichische Grenzstationen vom 1. December 1893. (Nachtrag I.) Am 1. August trat der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes, der besonderen Bestimmungen, sowie des Kilometerzeigers und der Tariftabellen.

Nothstandstarif für Düngemittel im Deutschen Wechselgüterverkehre. (Nachtrag I.) Zum vorbezeichneten Tarife ist mit Giltigkeit vom 20. Juli ab der Nachtrag I erschienen. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen eine Bestimmung, nach welcher der Artikel Düngergyps vom 1. September ab auf Seite 1 unter Ziffer I des Haupttarifes in Wegfall kommt und nur unter Ziffer II des Tarifes (Güter des Düngekalktarifes) beibehalten wird.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Aenderung des Waarenverzeichnisses der Seehafentarife.) Mit Giltigkeit vom 15. August wurden die Artikel Gewürznelken, Muscatblüthen, Muscatnüsse und Zimmt in den Ausnahmetarif a¹ des Belgisch-Bayerischen Seehafentarifes aufgenommen.

Demgemäss und in Anbetracht der bereits früher erlassenen Bekanntmachungen erhält das Waarenverzeichniss der Seehafentarife folgenden Wortlaut:

a¹ Kassia, Kaffee, Pfeffer, Piment, Speck und Rohtabak, ferner Südfrüchte, getrocknete (Rosinen, Korinthen, Sultaninen, Mandeln) und Hörner (unbearbeitet), Gewürznelken, Muscatblüthen, Muscatnüsse und Zimmt.
a² Katechu, Gambir, Talg, Thran und Rohmargarin.
a³ Cocosnussöl, Cocosbutter, Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl).
a⁴ Farbholzextract.
b¹ Felle und Häute, rohe, gesalzene oder getrocknete (nicht aber gegerbte); Schmalz (Schweinefett).
b² Fische, frisch oder getrocknet, auch geräuchert, marinirt oder anderweit behandelt, einschliesslich geräucherter Häringe (Bücklinge) und marinirter Häringe (Roll-, Pickles- und Bratháringe).
c Petroleum und Naphtha.
d¹ Farbholz und Quercitron.
d² Harz.
d³ Häringe, frische (grüne) oder gesalzene.
c¹ Baumwolle, rohe.
c² Reis, Reisgries, Reismehl und Reisabfälle (soweit nicht für den letzterwähnten Artikel die Sätze des Specialtarifes II billiger sind).
c³ Getreide.
f Käse, Kindermehl und Milch, condensirte, conservirte und sterilisirte.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Aenderung des Waarenverzeichnisses der Seehafentarife.) Mit Giltigkeit vom 15. August wurden die Artikel Gewürznelken, Muscatblüthen, Muscatnüsse und Zimmt in den Ausnahmetarif a¹ des Niederländisch-Bayerischen Seehafentarifes (Nachtrag V) aufgenommen.

Demzufolge und in Anbetracht der bereits früher erlassenen Bekanntmachungen erhält das Waarenverzeichniss der Seehafentarife folgenden Wortlaut:

a¹ Kassia, Kaffee, Katechu, Cocosnussöl, Cocosbutter, Gambir, Pfeffer, Piment, Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl), Rohtabak, Speck, Talg, Thran, Rohmargarin; ferner Südfrüchte, getrocknete (Rosinen, Korinthen, Sultaninen, Mandeln) und Hörner (unbearbeitete); Gewürznelken, Muscatblüthen, Muscatnüsse und Zimmt;
a² Farbholzextract;
b Felle und Häute, rohe, gesalzene oder getrocknete (nicht aber gegerbte), Schmalz (Schweinefett); Fische, frisch oder getrocknet, auch geräuchert, marinirt oder anderweit behandelt, einschliesslich geräucherter Häringe (Bücklinge) und marinirter Häringe (Roll-, Pickles und Brathäringe);
c Petroleum und Naphtha;
d¹ Farbhölzer, Quercitron und Häringe, frische (grüne) oder gesalzene;
d² Harz;
e¹ Baumwolle, rohe;
e² Getreide;
e³ Reis, Reisgries, Reismehl, Reisabfälle (soweit nicht für den letzterwähnten Artikel die Frachtsätze des Specialtarifes II billiger sind);
f Käse, Kindermehl und Milch, condensirte, conservirte, sterilisirte.

Für den Verkehr mit Lindau (Stadt und Rangirbhf.), Nachtrag III, Seite 33, lautet das Waarenverzeichniss folgendermassen:

a) (seither a¹, a², a³): Alizarin, Farbholzextract, Gambir, Felle und Häute, rohe, gesalzene oder getrocknete (nicht aber gegerbte), Katechu, Petroleum und Naphtha, Fette (thierische), Schmalz (Schweinefett), Rohmargarin, Schmiere, Talg, Thran;
b) Käse, Kindermehl und Milch, condensirte, conservirte, sterilisirte;
c) Kassia, Cacao und Cacaobutter, Kaffee, Pfeffer, Piment, Gewürznelken, Muscatblüthen, Muscatnüsse und Zimmt, Rohtabak und Speck, Fische, frisch oder getrocknet, auch geräuchert, marinirt oder anderweit behandelt, einschliesslich geräucherter Häringe (Bücklinge) und marinirter Häringe (Roll-, Pickles- und Brathäringe), Südfrüchte, getrocknete (Rosinen, Korinthen, Sultaninen, Mandeln) und Hörner (unbearbeitete);
d) Garne (Twiste), Leinöl, Terpentinöl;
e) Kastanien und Seife;
f) Harz und Häringe, frische (grüne) oder gesalzene;
g) (seither g¹ und g²): Farbholz, Quercitron, Pottasche;
h) Baumwolle, rohe;
i) Chlorkalk, Soda, auch kaustische Sodaasche:
k) Holzzeugmasse;
l) Reis, Reisgries, Reismehl und Reisabfälle (soweit nicht für den letzterwähnten Artikel die Sätze des Specialtarifes II billiger sind):
m) Hülsenfrüchte;
n) Getreide;
o) Cocosöl, Cocosnussöl, Cocosbutter, Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl);
p) Stearin;
q) Kali, chromsaures und doppeltchromsaures, sowie Natron, chromsaures und doppeltchromsaures.

Westdeutscher und Hannover-Bayerischer Gütertarif. (Ausnahmetarif für Frachtstückgut zur Ausfuhr über See.) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für den Versandt von Stückgütern zur Abfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern etc. finden vom 15. August ab auch für solche Frachtstückgutsendungen Anwendung, welche mit direct lautenden Frachtbriefen nach Schweden und Norwegen aufgegeben und mangels directer Tarifsätze in Altona umexpedirt werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1285	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübe	Bellus	Rohatetz	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		Heller 56·0		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz						64·0				
				Dubnicz						50·0				
				Felsö-Szrnye						50·0				
				Illava						52·0				
				Melsicz						56·0				
				Nagy-Bicse-Predmér						68·0				
				Nemsova						50·0				
				Puchó-Kocskócz						60·0				
				Tepla-Trencsén-Teplitz						50·0				
				Trencsén-Isztebnik						52·0				
				Vág-Besztercze						64·0				
				Vág-Ujhely						60·0				
			Rübenschnitte	Rohatetz	Bellus					41·8				
					Brunócz					44·8				
					Dubnicz					37·8				
					Felsö-Szrnye					37·8				
					Illava					41·8				
					Melsicz					41·8				
					Nagy-Bicse-Predmér					48·8				
					Nemsova					37·8				
					Puchó-Kocskócz					44·8				
					Tepla-Trencsén-Teplitz					37·8				
					Trencsén-Isztebnik					41·8				
					Vág-Besztercze					44·8				
					Vág-Ujhely					44·8				
1286	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübe	Bellus	Rohatetz	**Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen.** Die nebenstehende Refactie von 3·6 Hellern wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. In das vorstehend bezeichnete Quantum werden auch jene Sendungen einbezogen, welche auf Grund der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1894, Posit. 2371, nach Bisenz-Pisek transit abgefertigt wurden. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Heller 56·0	Heller 52·4	3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz					64·0	60·4				
				Dubnicz					50·0	46·4				
				Felsö-Szrnye					50·0	46·4				
				Illava					52·0	48·4				
				Melsicz					56·0	52·4				
				Nagy-Bicse-Predmér					68·0	64·4				
				Nemsova					50·0	46·4				
				Puchó-Kocskócz					60·0	56·4				
				Tepla-Trencsén-Teplitz					50·0	46·4				
				Trencsén-Isztebnik					52·0	48·4				
				Vág-Besztercze					64·0	60·4				
				Vág-Ujhely					60·0	56·4				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1287	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle	Dux und Dux-Ladowitz	Aussig für Zuckerraffinerie Fieber	Ablieferung von 60000 Tonnen.*) Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom September 1895 bis October 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 8·8	8·4	0·4	Im Rückvergütungswege	Origin.-Frachtbriefe, auf den Namen der Zuckerraffinerie Fieber in Aussig als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantie-Quantum mit eingerechnet
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					10·2	9·4	0·8			
				Triebschitz					10·5	9·7	0·8			
				Holtschitz-Seestadtl					10·7	9·9	0·8			
				Schwaz-Kuttowitz					8·8	8·4	0·4			
				Bilin k.k.St.B.					9·6	9·2	0·4			
1288	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle	Dux und Dux-Ladowitz	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Ablieferung von 60000 Tonnen.*) Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. September 1895 bis 31. August 1896	Directer Tarif für den Inländischen Braunkohlen-Verkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kreuzer ö. W. 11·8	11·4	0·4	Im Rückvergütungswege	Origin.-Frachtbriefe, auf den Namen der Zuckerraffinerie Nestomitz als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätest. 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					13·2	12·4	0·8			
				Triebschitz					13·5	12·7	0·8			
				Holtschitz-Seestadtl					13·7	12·9	0·8			
				Schwaz-Kuttowitz					11·8	11·4	0·4			
				Bilin k.k.St.B.					12·6	12·2	0·4			
1289	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Brüx A.T.E. u. k.k.St.B. (über Aussig)	Polna-Stecken	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	94·8 Heller	91·6 Heller	3·2 Heller	Im Kartirungswege		
1290	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Obst, getrocknetes, aller Art, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar)	Brčka, Station der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Frankfurt a. M. transit und Hafen	Bestimmungen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Obst etc. vom 1. December 1892 im Rhein- und Main-Umschlags-Verkehr mit Ungarn	Vom 15. September bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Rhein- und Main-Umschlags-Verkehr mit Ungarn. Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst etc. vom 1. December 1892*)		Mark-pfennig 467		Im Kartirungswege		* Die in dem Tarif enthaltene Station Gunja-Brčka heisst von nun ab „Gunja"
					Gustavsburg transit					474				
					Mainz Hafen und Kastel Hafen					475				
					Ludwigshafen a. Rh. transit und Mannheim transit					476				
1291	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 97 vom 20. August 1895, unter fortlaufender Nr. 1262, verlautbarten ermässigten Frachtsätze für Eier-Transporte russischer Herkunft nach Eger finden nur auf jene Sendungen Anwendung, die mit directen nach einer **süddeutschen** Station lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1292	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Drainröhren der Pos. D- 12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Mähr.-Trübau	Prossnitz loco	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer ö. W. 18	12	6	Im Kartirungswege		
					Prossnitz trans.				19	13	6			
					Triebitz transit				9	6	3			
1293	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Quadern und Platten aus Stein, einfach glatt behauen, unverpackt, aus der Pos. 8 59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Pürbach-Schrems	Hütteldorf-Hacking	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	48 kr.	38 kr.	10 kr.	Im Kartirungswege		Diese Frachtermässigung gelangt auch bei Zusammenladungen mit Quadern und Platten, roh behauen, aus der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I zur Berechnung
1294	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	Saturationsschlamm	Göding	Holics loco und transito, letzteres für Szakolcza, Egbell, Kutti, Morva-Szt.-János, Nagy-Levard, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. September 1895 bis 31. August 1896	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	Kreuzer 11	5	6	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Zuckerrüben auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfangerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Rübenschnitzen und Saturationsschlamm auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Werden zur Beförderung der nebenbezeichneten Sendungen Wagen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen mit einem Ladegewichte von 15000 kg verwendet, so erfolgt die Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 11200 kg pro Wagen
			Rübenschnitze	Göding	Holics loco und transito, letzteres für Szakolcza, Egbell, Kutti, Morva-Szt.-János, Nagy-Levard, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa				11	4	7			
			Zuckerrüben	Holics loco und transito, letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, Morva-Szt.-János, Nagy-Levard, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa	Göding				11	5	6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1295	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ein elektrischer Beleuchtungsapparat, nebst Bei- resp. Requisitenwagen als Regiegut der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Oswiecim	Wien, Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (bezw. vice-versa)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf dem Frachtbriefe als Aufgeberin und Empfängerin	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	54·7 kr.		Im Kartirungswege		Die nebenstehende Frachtbegünstigung ist für Parteien unzugänglich
1296	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinsalz der Pos. 8—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Bochnia		**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende August 1896	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ist an nebenstehenden Frachtbegünstigungen nicht betheiligt.
					Brünn Nordbahnhof				116·—	98·—	18·—			
					Chirlitz-Turas				114·—	98·—	16·—			
					Sokolnitz				112·—	98·—	14·—			
					Krzenowitz				110·—	98·—	12.—			
					Holubitz				109·—	98·—	11·—			
					Rausnitz-Slawikowitz				108·—	98·—	10·—			
					Wischau				104·—	98·—	6·—			
					Eywanowitz				101·—	98·—	3·—			
					Nezamislitz				99·—	98·—	1·—			
					Ober-Gerspitz				117·—	105·—	12·—			
					Mödritz				118·—	105·—	13·—			
					Raigern				119·—	106·6	12·4			
					Rohrbach-Seelowitz				120·—	108·8	11·2			
					Branowitz				122·—	111·9	10·1			
					Auspitz				125·—	115·7	9·3			
					Saitz				123·—	118·—	5·—			
				Wieliczka	Brünn Nordbahnhof				108·—	90·—	18·—			
					Chirlitz-Turas				106·—	90·—	16·—			
					Sokolnitz				104·—	90·—	14·			
					Krzenowitz				102·—	90·—	12·—			
					Holubitz				101·—	90·—	11·—			
					Rausnitz-Slawikowitz				100·—	90·—	10·—			
					Wischau				96·—	90·—	6·—			
					Eywanowitz				93·—	90·—	3·—			
					Nezamislitz				91·—	90·—	1·—			
					Ober-Gerspitz				109·—	97·—	12·—			
					Mödritz				110·—	97·—	13·—			
					Raigern				111·—	98·6	12·4			
					Rohrbach-Seelowitz				112·—	100·8	11·2			
					Branowitz				114·—	103·9	10·1			
					Auspitz				117·—	107·7	9·3			
					Saitz				115·—	110·—	5·—			
1297	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Rohzucker	Tlumacz	Chybi	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. September 1895 bis 31. August 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	76 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
1298	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische	Kirchbichl	Brixen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	70	64	[illegible]	Im Kartirungswege		
					Bozen				80	72	8			
					S. Michele				84	76	8			
					Lavis				84	76	8			
					Trento				84	77	7			
					Calliano				86	79	7			
					Roveredo				90	81	[illegible]			
					Mori				90	83	7			
					Bruneck				77	68	9			
				Cilli	Brixen				120	117	3			
					Bozen				130	125	5			
					S. Michele				140	134	6			
					Trento				144	136	[illegible]			
					Roveredo				150	142	[illegible]			
					Mori				152	144	[illegible]			
					Bruneck				118	113	5			
					Mühlbach				118	114	4			
				Prevali	Brixen				104	94	10			
					Bozen				104	98	6			
					Salurn				125	108	17			
					Lavis				128	110	18			
					Trento				120	110	10			
					Roveredo				137	118	19			
					Mori				137	118	19			
					Bruneck				97	82	15			
				Unter-Drauburg	Brixen				111	96	15			
					Bozen				121	100	21			
					Trento				133	112	21			
					Roveredo				140	120	20			
					Mori				140	120	20			
					Bruneck				101	84	17			
1299	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Holzkohle	Caglin	Leoben S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	152 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Ciglenik						151				
				Ljeskovica						148				
				Londjica						148				
				Pleternica						149				
1300	Südbahn-Gesellschaft	Steiermärkische Landesbahnen	Lösche	Preding-Wieselsdorf	Stainz	Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Schmalspurwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen in der Aufgabs- bezw. Bestimmungsstation ist durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu veranlassen. Die Sendungen müssen von der Gemeinde Stainz aufgegeben und an dieselbe adressirt sein, sowie dieselben ausschliesslich für die Instandhaltung der Stainzer Gemeindewege bestimmt sein müssen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	6·4 kr.	3·2 kr.	50 Percent	Im Kartirungswege		Die Begünstigung wird im Minimum für 40 Schmalspurwagenladungen bewilligt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1301	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen	Erdfarben der Pos. E—22 des Tarifes, Theil I	Klagenfurt	Budapest S.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Localtarife	Heller 420	200	220	Im Kartirungswege		
					Wien-Matzleinsdorf				333	194	139			
			Metallgrau	Villach S.B.	Wien-Matzleinsdorf	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten			454	194	260			
						Aufrechthaltung der Bestimmungen der Classe C			286	128	158			
1302	Oester.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Brünn (St.E.G.)	Humpoletz (Station der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 124		Im Kartirungswege		
				Gaya						150				
				Segen-Gottes						115				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 101. **Wien, 29. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 14. August 1895,*) betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, zum Zwecke der Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln (Locomotiven sammt Tendern und Reserve-Bestandtheilen, Personen-, Dienst- und Güterwagen sammt Zugehör) für die Staatsbahnen den Betrag von 10 Millionen Gulden im Wege einer Creditoperation, und zwar erforderlichenfalls mittelst steuerfreier Theilschuldverschreibungen, in der Weise zu beschaffen, dass das benöthigte Capital mit höchstens vier vom Hundert verzinst und rücksichtlich der einzelnen, nach Massgabe der Anschaffungen sich ergebenden Theilbeträge der vorstehenden Gesammtsumme in längstens je zehn Jahren, von jenem ab gerechnet, in welchem die Anschaffung bewirkt wurde, mittelst Semestralraten getilgt wird.

Artikel II.

Die fällig werdenden Annuitätenbeträge werden jährlich in den Staatsvoranschlag, und zwar im Erfordernisse für die Staatsschuld, einzustellen sein.

Artikel III.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Ischl, den 14. August 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p. **Böhm** m. p. **Wittek** m. p.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Finanzministerium vom 12. August 1895,**) betreffend die Gebühren der dem Handelsministerium unterstehenden Staatsbeamten, Diurnisten und Diener bei dienstlicher Verwendung im Gemeindegebiete der Reichshaupt- uud Residenzstadt Wien ausserhalb des Amtsgebäudes.

§ 1.

Hinsichtlich der Bemessung der Gebühren für die dem Handelsministerium unterstehenden Staatsbeamten, Diurnisten und Diener bei deren dienstlicher Verwendung im Gemeindegebiete der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien ausserhalb des Amtsgebäudes haben in Hinkunft die nachstehenden Bestimmungen zu gelten.

---

*) Enthalten in dem am 27. August 1895 ausgegebenen LXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 132.
**) Enthalten in dem am 20. August 1895 ausgegebenen LXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 129.

§ 2.

Die Umgebung eines jeden im Gemeindegebiete der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien gelegenen Amtes wird, soweit diese Umgebung aus Theilen dieses Gemeindegebietes besteht, in drei Zonen eingetheilt, welche durch zwei um jeden Amtssitz als gemeinschaftlichen Mittelpunkt gezogene Kreise gebildet sind.

Die erste Zone wird durch den kleineren Kreis, dessen Halbmesser 1800 m beträgt, umschlossen; die zweite Zone einerseits durch diesen Kreis, andererseits durch den zweiten Kreis mit dem Halbmesser von 7000 m begrenzt; zur dritten Zone gehört das ausserhalb des zweiten Kreises gelegene Gebiet der Gemeinde Wien.

§ 3.

Die Ermittlung der Zone, zu welcher ein Commissionsort gehört, hat an der Hand eines von dem Postcoursbureau im Handelsministerium beglaubigten Planes stattzufinden. Wird der Commissionsort von einer der beiden Kreislinien durchschnitten, so ist er in die weitere Zone gehörig zu behandeln.

§ 4.

Wenn der Commissionsort in der ersten Zone gelegen ist, hat im Allgemeinen eine Gebührenaufrechnung nicht platzzugreifen.

Nur in besonders dringenden Fällen und auch dann nur unter der Bedingung, dass eine Fahrgelegenheit thatsächlich benützt worden ist, kann Seitens der Staatsbeamten die Fuhrkostenvergütung mit dem im § 7 festgesetzten Ausmasse in Anspruch genommen werden. Die Dringlichkeit der Abordnung, sowie die Benützung der Fahrgelegenheit muss jedoch vom Amtsvorstande ausdrücklich bestätigt sein.

§ 5.

Ist der Commissionsort in der zweiten Zone gelegen, so gebührt den Staatsbeamten die Fuhrkostenvergütung in dem im § 7 angeführten Ausmasse. Nimmt die Amtshandlung über einen halben Tag in Anspruch, in welcher Hinsicht die ausdrückliche Bestätigung des Amtsvorstandes beigebracht sein muss, so kann überdies die volle Diäte, bezw. unter Umständen ein Zehrungsgeld von zwei Gulden österreichischer Währung per Tag aufgerechnet werden.

Dieses Zehrungsgeld hat dann an die Stelle der vollen Diäte zu treten, wenn der Beamte zum Zwecke bestimmter dienstlicher Verrichtungen sich an mehr als drei auf einander folgenden Tagen nach einem und demselben Commissionsorte zu begeben hat. Dazwischen fallende Sonn- und Feiertage, welche bei einer derartigen, dienstlichen Verrichtung für die Amtshandlung nicht in Anspruch genommen werden, haben hiebei ausser Betracht zu bleiben.

§ 6.

Wenn der Commissionsort in der dritten Zone gelegen ist, so gebührt den Staatsbeamten die Fuhrkostenvergütung in dem im § 7 angeführten Ausmasse und die volle Diäte.

§ 7.

Können zur Erreichung des Commissionsortes Eisenbahnen, Dampfschiffe oder Dampftramways benützt werden, so sind die hiefür zu entrichtenden Beträge nach den jeweilig giltigen Normen aufzurechnen. Ist die Benützung dieser Verkehrsmittel unthunlich, so können die commissionirenden Beamten von der VII. Rangsclasse aufwärts die Fahrpreise für den Fiaker (Zweispänner), die Beamten von der XI. bis einschliesslich VIII. Rangsclasse die Fahrpreise für den Einspänner bis zum tarifmässigen Betrage aufrechnen.

Wenn auch diese Fahrmittel nicht zu Gebote stehen, so sind die Beamten zur Aufrechnung der vollen Postgebühren berechtigt. Insoweit für bestimmte Dienstfahrten Wagenpauschalien festgesetzt sind, hat es bei der Aufrechnung dieser Pauschalien zu verbleiben.

Bei Ermittlung der Fuhrkostenvergütung ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Dienstreisen ohne Beeinträchtigung des Reisezweckes auf die mindest kostspielige Art auszuführen sind. Hiernach haben gegebenenfalls auch die Bestimmungen, betreffend die gemeinschaftliche Benützung einer Fahrgelegenheit, Anwendung zu finden. An Stelle des Wagenpauschales sind dann jedoch die taxmässigen Wagengebühren, bezw. die vollen Postgebühren zu passiren.

§ 8.

Die Verordnung vom 15. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 204, womit die in den §§ 3 und 4 der Ministerial-Verordnung vom 8. Jänner 1878, R.-G.-Bl. Nr. 8, enthaltenen Bestimmungen über die Gebühren der Aichbediensteten für Aichungen ausserhalb der Aichämter, sowie für die technische Assistenzleistung bei polizeilichen Revisionen bezüglich des Gemeindegebietes der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien abgeändert wurden, wird durch die gegenwärtige Verordnung nicht berührt.

Ebenso hat auch hinsichtlich der mit einzelnen Dienstposten verbundenen Reisepauschalien in Folge dieser Verordnung eine Aenderung nicht einzutreten.

Insoweit hinsichtlich der Gebühren für sonstige specielle Dienstesverrichtungen besondere Bestimmungen getroffen sind, haben diese Bestimmungen nach Massgabe der in der gegenwärtigen Verordnung festgesetzten Zoneneintheilung auch weiterhin Giltigkeit.

§ 9.

Für den Fall, als Diurnisten im Gemeindegebiete der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien zu Dienstgeschäften ausserhalb des Amtsgebäudes verwendet werden, hat die in den allgemeinen Normen begründete Vergütung der Zehrungsauslagen und Fuhrkosten unter sinngemässer Anwendung der in den vorstehenden Paragraphen für die Beamten aufgestellten Grundsätze stattzufinden.

§ 10.

Haben Diener im Gemeindegebiete der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien ausserhalb des Amtsgebäudes Dienstgeschäfte zu verrichten, so sind die für das Dienerpersonale hinsichtlich der auswärtigen Verwendung giltigen allgemeinen Bestimmungen unter entsprechender Rücksichtnahme auf die in der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen besonderen Grundsätze zur Anwendung zu bringen.

§ 11.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verlautbarung im Reichsgesetzblatte in Wirksamkeit.

Böhm m. p. **Wittek** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Furth: Herstellung eines Verladegeleises und Aenderung der Schrankenbedienung: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Verladegeleises in km 104·5/6 und für die Aenderung der Schrankenbedienung bei den Wegübergängen in km 104·7/8 und 105·1/2 für den 29. August anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Ritter v. Hansgirg betraut. [G.-I.-Z. 16.008.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Diverse Bauherstellungen in der Strecke Zabierzów—Krakau: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Auflassung der Niveauübersetzungen in km 404·0572, 404·5874, 404·8082, 405·2627 und 405·5463 unter Herstellung linksseitiger, 4 m breiter Parallelwege, Umwandlung des Handschrankens der Wegübersetzung in km 403·7041 in einen Zugschranken und Herstellung je einer Rast rechts und links der Bahn daselbst, sowie für die Regulirung und Instandsetzung des Verbindungsweges von der Durchfahrt in km 404·6688 bis zur Bezirksstrasse für den 2. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Vincenz Dobrowolski betraut. [G.-I.-Z. 15.074.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Trinkwasserleitung in Gablonz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gablonz hat die politische Begehung, betreffend das abgeänderte Project für die Anlage einer Trinkwasserleitung auf dem Bahnhofe Gablonz der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, auf den 30. August anberaumt. [H.-M.-Z. 48.657.]

Projectirte Localbahn St. Pölten—Kirchberg an der Pielach. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 5. und 6. Juli durchgeführten Trassenrevision bezüglich des von Johann Lieblein, Bürgermeister in Kirchberg a. d. P. und Consorten vorgelegten Projectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station St. Pölten nach Kirchberg a. d. P. hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 43.607.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Strecke Woronienka—Landesgrenze Körösmezö.) Am 15. August 1895 ist die Theilstrecke Landesgrenze Körösmezö der Linie Stanislau—Körösmezö dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die in dieser Strecke gelegene Station Zamir dient dem Gesammtverkehr.

— (Stationsnamensänderung.) Die bisherige Bezeichnung der in der Linie Wien—Eger gelegene Station Göpfritz-Gross-Siegharts ist vom 19. August 1895 an in Göpfritz abgeändert worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Csorba - Csorbaer See. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 99 vom 18. August und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die zufolge Allerhöchster Entschliessung ddto. Ischl, 22. Juli 1895 (kgl. ungarisches Handelsministerium, Z. 54.761, vom 30. Juli) der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft verliehene Concession zum Baue und Betriebe einer von der Station Csorba der gesellschaftlichen Hauptlinie Csáczá—Kassa abzweigenden, bis zu den Csorbaer Seen führenden schmalspurigen Linie (Spurweite 1 m) mit Zahnradbetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1893). Das Actiencapital dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als Localbahn zu erbauenden, einzurichtenden und von der Direction der genannten Gesellschaft mit Dampfkraft zu betreibenden Linie ist mit 190.000 fl. bemessen. Die Ausgangsstation der concessionirten Zahnradbahn befindet sich im Bereiche des Bahnhofes der Station Csorba der Linie Csáczá—Kassa, welche aus diesem Anlasse um 60 m zu verlängern ist, während die Endstation Tatra-Csorba (nächst dem Seeufer) in einer Länge von 100 m herzustellen ist. Die Gesellschaft ist ferner ermächtigt, nach dem Ergebnisse des Bedarfes im Bereiche der Strecke seinerzeit Bahnhöfe, Haltestellen und Ausweichen herzustellen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 13. August, Z. 48.757, dem Advocaten Dr. Franz Xaver Vértessy für eine von der Station Sümeg der Linie Ukk—Tapolcza der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen abzweigende und diese in der Endstation Keszthely mit der Localbahn Balaton-Szent-György—Keszthely verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 13. August, Z. 48.956/III, dem Advocaten Dr. Franz Xaver Vértessy für folgendes normalspuriges Localbahnnetz:
   a) eine von der Endstation Zólyom-Brézó (Bressnitz) der Linie Zólyom (Altsohl) — Besztercze-Bánya (Neusohl)—Zólyom-Brézó der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Pohorella, Nándorhuta, Vereskö, Felgárt, Pusztamezö mit Berührung der herzogl. Coburgschen Sägewerke und der Dobsinaer Eishöhlen, dann weiterhin über Sztraczena, Istvánfalu und nach Berührung der Hollóköer Eisenerz-Bergbaureviere über Nagy-Hnilecz, Feketehegy, Marény, Svedlér und die Gemarkung der Gemeinde Szepes-Remete in der Station Gölniczbánya-Város mit der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Linie Margitfalu — Gölniczbánya-Város verbindende Linie;
   b) eine von der zukünftigen Station Hollokői-Vasbánya der Linie a) abzweigende und diese in der Endstation Dobsina (Dobschau) mit der Linie Bánréve—Dobsina (Flügelbahn der Linie Fülek—Bánréve—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) verbindende Linie;
   c) eine von der zukünftigen Station Pohorella der Linie a) abzweigende und diese über Vernár und die Gemarkung der Gemeinde Grénicz in der Station Gánócz mit der Linie Csácza—Poprádfelka—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Bahn verbindende Linie

   auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 13. August, Z. 49.009, dem Gutsbesitzer Alois Baron Baratta-Dragono und dem Bürgermeister der Stadt Losoncz für nachfolgende, als normalspurige Localbahnen zu erbauende Linien:
   a) eine von der Station Losoncz der Linie Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Kálnó, Berzencze, Zelene-Potlár und die Gemarkung der Gemeinde Fazekas-Zsalusa in der Station Rima-Szombat mit der Linie Feled—Tiszolcz der königl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende Hauptbahn;

b) eine von der zukünftigen Station Berzencze der Linie a) abzweigende, über Szinóbánya bis zum dortigen Eisenhammerwerke;
c) eine von Berzencze aus über Riszticska, Málnapatak und Farkasvölgy (Wolfsthal) bis zur dortigen Glashütte;
d) eine von der zukünftigen Station Poltás der Linie a) abzweigende, über Cseh-Brezó und Zalatna bis zur dortigen Glashütte führende Linie;

letztere drei als Flügelbahnen der Hauptlinie a).

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Mai die 5·15 km lange Strecke Beuthen O. S.—Chorzow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den Personenverkehr; am 5. Mai die Kleinbahnlinien Stralsund—Barth (29·22 km), Barth—Damgarten (28·01 km) und Alten-Pleen—Clausdorf i. Pomm. (8·68 km) der Franzburger Kreisbahnen für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr; an diesen Linien liegen folgende Stationen: 1. Stralsund—Barth: Stralsund (Anschlussstation), Stadtkoppel (2·20 km), Klein-Cordshagen (5·50 km), Krönnevitz (8·64 km), Oldendorf (10·53 km), Alten-Pleen (11·49 km), Neuen-Pleen (13·62 km), Lassentin (15·90 km), Bartelshagen (18·58 km), Gross-Cordshagen (19·89 km), Arbshagen (21·59 km), Flemendorf (23·16 km), Zipke (24·62 km), Küstrow (26·23 km) und Barth (29·22 km); 2. Barth—Damgarten: Barth (Anschlussstation), Frauendorf (4·97 km), Spoldershagen (8·21 km), Grünau (9·49 km), Lüdershagen (11·42 km), Hermannshagen (13·54 km), Hessenburg (15·57 km), Saal (19·20 km), Kückenhagen (21·07 km), Adlig-Beyershagen (23·29 km), Damgarten-Hafen (26·66 km) und Damgarten (28·01 km); 3. Alten-Pleen—Clausdorf i. Pomm.: Alten-Pleen (Anschlussstation), Günz (1·55 km), Gross-Mohrdorf (4·29 km), Hohendorf (6·18 km) und Clausdorf i. Pomm. (8·68 km); die Beförderung von Expressgut und Fahrzeugen ist ausgeschlossen; Leichen und lebende Thiere werden nur auf den Stationen Stralsund, Alten-Pleen, Barth, Damgarten (Bahnhof) und Clausdorf in Pomm. angenommen, bezw. ausgeliefert; nach und von Stadtkoppel werden Güter nicht befördert; die Umladung der in Stralsund, Barth und Damgarten nach und von der Anschlussbahn übergehenden Güter besorgen die Franzburger Kreisbahnen; die Leitung des Betriebes ist der Firma Lenz & Cie., Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Stettin, übertragen; am 12. Mai die Strecken Alt-Damerow—Kannenberg (13·9 km) und Nörenberg—Grassee (6·01 km) der Saatziger Kleinbahnen für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr; an der Strecke Alt-Damerow—Kannenberg liegen die Stationen Müggenhall (3·5 km ab Alt-Damerow), Sassenhagen (5·7 km), Sassenburg (9·1 km) und Kannenberg (13·9 km); auf der Strecke Nörenberg—Grassee befindet sich keine Zwischenstation; Leichen werden nur auf der Station Kannenberg, lebende Thiere auf den Stationen Kannenberg und Grassee angenommen und ausgeliefert; die Leitung des Betriebes ist der Firma Lenz & Cie. in Stettin übertragen; am 15. Mai die 70·69 km lange Nebenbahn Mayen-Gerolstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Mayen (bestehende Station), Mayen-West (Haltepunkt 2·60 km), Monreal (Haltestelle 10·17 km), Urmersbach (Haltepunkt 16·18 km), Kaisersesch (Haltestelle 19·27 km), Laubach-Müllenbach (Haltestelle 24·65 km), Hochpochten (Holzverladestelle 27·47 km), Uersfeld (Haltestelle 29·12 km), Ulmen (Haltestelle 34·62 km), Utzerath (Haltepunkt 39·21 km), Darscheid (Haltestelle 43·37 km), Daun (Haltestelle (47·88 km), Rengen (Haltepunkt 50·71 km), Dockweiler-Dreis (Haltestelle 57·38 km), Hohenfels (Haltepunkt 62·92 km), Pelm (Haltestelle 68·47 km) und Gerolstein (Station 70·69 km); am 18. Mai die 30·36 km lange Strecke Velgast—Triebsees (Franzburger Südbahn) für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Velgast (Anschlussstation an die Staatsbahnstrecke Stralsund—Velgast—Ribnitz), Hövet (3·42 km), Weitenhagen (5·48 km), Behrenwalde (7·26 km), Koitenhagen (9·45 km), Ravenhorst (11·62 km), Forkenbeck (14·03 km), Semlow (17·14 km), Stormsdorf (20·05 km), Cavelsdorf (22·20 km), Landsdorf (25·81 km) und Triebsees (30·36 km); die Beförderung von Expressgut und Fahrzeugen ist vorläufig ausgeschlossen, Leichen und lebende Thiere werden nur in den Stationen Velgast und Triebsees angenommen, bezw. ausgeliefert; die Bahn ist normalspurig für Locomotivbetrieb gebaut, und lässt die Stärke des Oberbaues den unbeschränkten Uebergang der Fahrzeuge der Hauptbahnen zu; der grösste zulässige Radstand beträgt 4·5 m; die Leitung des Betriebes der Bahn ist der Firma Lenz & Cie. in Stettin übertragen; ferner die 18·38 km lange Strecke Wittstock—Landesgrenze bei Buschhof der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft für den öffentlichen Verkehr mit den Stationen und Entfernungen: Wittstock (bestehende Station), Gross-Hasslow (Haltestelle 5·92 km), Dranse (Station 10·28 km) und Buschhof (Station 18·38 km); die Stationen dienen dem Gesammtverkehre, mit Ausnahme von Sprengstoffen, die Haltestelle Gross-Hasslow ist nur für den Personen-, Gepäcks-, Wagenladungs- und Viehverkehr eingerichtet; in der Station Buschhof ist Anschluss an die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn, welche dortselbst der gesammten Betriebsdienst ausführt.

b) In Baden: Am 1. Mai die 52·589 km lange Strecke Graben-Neudorf—Rastatt—Mitte Rhein der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Graben-Neudorf (bestehende Station), Friedrichsthal (Station 5·754 km), Blankenloch (Station 10·495 km), Hagsfeld (Station 15·392 km). Karlsruhe Hauptbahnhof (20·903 km), Karlsruhe Rangirbahnhof (20·903 km), Bulach (Haltepunkt 23·138 km), Durmersheim (Station 34·408 km), Bietigheim (Station 36·737 km), Oetigheim (Station 39·546 km), Rastatt (bestehende Station 43·190 km), Wintersdorf (Station 50·415 km) und Mitte Rhein (Anschluss an die Strecke Hagenau—Röschwoog—Mitte Rhein der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen (52·589 km); die Stationen dienen dem Gesammtverkehre, der Rangirbahnhof Karlsruhe dient nur dem Wagenladungsverkehre und der Haltepunkt Bulach nur dem Personenverkehre; ferner die 13 km lange Nebenbahn Haltingen-Kandern der Localbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter für den öffentlichen Verkehr; diese Nebenbahn besitzt in Haltingen Anschluss an die grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

c) In Sachsen: Am 1. Mai die 8·95 km lange Nebenbahn Reichenbach-Mylau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit dem Bahnhofe Reichenbach i. V. (oberer Bahnhof), den Haltestellen Ober-Reichenbach i. V. (2·72 km) und Reichenbach i. V. (unterer Bahnhof 5·40 km), dem Bahnhofe Mylau (7·19 km) und der Haltestelle Mylau (8·95 km); alle Verkehrsstellen dienen dem Gesammtverkehre.

d) In Mecklenburg: Am 18. Mai die 9·79 km lange Strecke Mirow—Buschhof—Landesgrenze der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn für den Personen- und gesammten Güter- und Viehverkehr; diese Strecke, welche keine Zwischenstation besitzt, schliesst in der Station Buschhof an die am gleichen Tage eröffnete Strecke Wittstock—Buschhof der Prignitzer Eisenbahn an.

e) In Elsass-Lothringen: Am 1. Mai die Strecken Hagenau—Röschwoog—Mitte Rhein (28·510 km), Mommenheim—Saargemünd (74·533 km) und Kalhausen—Saaralben (7·175 km) der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrstellen und Entfernungen: 1. Strecke Hagenau—Röschwoog—Mitte Rhein: Hagenau (bestehende Station), Oberhofen (Station 7 km), Schirrheim (Station 11·421 km), Sufflenheim (Station 16·351 km), Runzenheim-Mühlweg (Haltepunkt 19·200 km), Röschwoog (bestehende Station 21·818 km), Roppenheim (Haltepunkt 24·750 km) und Mitte Rhein (Anschluss an die Badischen Staatseisenbahnen); 2. Strecke Mommenheim—Saargemünd: Mommenheim (bestehende Station), Alt-Eckendorf (Station 4·951 km), Ettendorf (Station 7·581 km), Obermodern (bestehende Station 13·869 km), Menchhofen (Station 18·045 km), Ingweiler (bestehende Station 20·508 km), Wimmenau (Station 26·426 km), Wingen (Station 29·985 km), Puberg (Station 36·241 km), Tiefenbach-Struth (Station 40·619 km), Adamsweiler (Station 44·130 km), Diemeringen (Station 48·411 km), Domfessel (Station 51·404 km), Voellerdingen (Haltepunkt 52·810 km), Oermingen (Station 57·655 km), Kalhausen (Station 61·619 km), Wittringen (Station 64·682 km), Settingen (Haltepunkt

68·133 km), Saareinsmingen (Station 70·404 km) und Saargemünd (bestehende Station 74·533 km); 3. Strecke Kalhausen—Saaralben: Kalhausen (Station), Herbitzheim (Station 4·262 km) und Saaralben (bestehende Station 7·175 km); die Stationen dienen dem Gesammtverkehre, die Haltepunkte nur dem Personenverkehre.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Mai der neue Bahnhof Osnabrück im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrhein.) für den Personen- und Gepäcksverkehr unter gleichzeitiger Schliessung des Hannoverschen und des Bremer Bahnhofes für den Personenverkehr; der Haltpunkt Hentern zwischen den Stationen Lampaden und Zerf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinische) für den Personenverkehr; der Haltepunkt Barkhorst zwischen den Haltestellen Mollhagen und Rolfshagen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; der Haltepunkt Schauen zwischen den Stationen Wasserleben und Vienenburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Karlshorst zwischen den Stationen Kietz-Rummelsburg und Sadowa im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Ostermoor zwischen den Stationen St. Margarethen und Brunsbüttel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur nach diesem Haltepunkte abgefertigt; die Station Haan an der Bahnstrecke Gruiten—Ohligs im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet war, auch für den Gepäcksverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen; der Haltepunkt Sprötze an der Bahnstrecke Bremen—Harburg zwischen den Stationen Tostedt und Buchholz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, als Haltestelle auch für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen mit der Massgabe, dass die Abfertigung der Sendungen von und nach Sprötze durch die Güterabfertigungsstellen in Tostedt oder Buchholz vorgenommen wird; der Haltepunkt Ohra zwischen den Stationen Danzig l. Th. und Gute Herberge im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Levensau zwischen den Stationen Kiel und Neuwittenbeck der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr; ferner am 15. Mai der Bahnhof Niederhövels an der Bahnstrecke Deutz—Giessen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. auch für die Abfertigung von lebenden Thieren, und der Haltepunkt Herzsprung zwischen den Stationen Chorin und Angermünde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin für den Personenverkehr; endlich am 19. Mai der Haltepunkt Pansdorfer See zwischen den Stationen Liegnitz und Arnsdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr.

b) In Hessen: Am 1. Mai die bisherige Personenhaltestelle Bessungen der Main-Neckarbahn unter der Bezeichnung Darmstadt Südbahnhof (Bessungen) für den Güterverkehr.

c) In Württemberg: Am 1. Mai der Haltpunkt Mohnbach zwischen den Stationen Liebenzell und Unter-Reichenbach der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr; die Station Stuttgart Westbahnhof der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, welche bisher dem Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Fahrzeug-, Vieh- und dem Wagenladungs-Güterverkehr diente, für den Stückgutverkehr.

d) In Braunschweig: Am 15. Mai der Haltepunkt Rüningen zwischen den Stationen Braunschweig und Leiferde bei Braunschweig der Bahnstrecke Braunschweig—Wolfenbüttel für den Personenverkehr.

e) In Elsass-Lothringen: Am 1. Mai der Haltepunkt Rödersheim zwischen den Stationen Merxheim und Böllweiler der Linie Colmar—Mülhausen der Reichseisenbahnen für den Personen-, Gepäcks-, Expressgut- und Milchverkehr; ferner der Haltepunkt Schwindratzheim zwischen den Stationen Mommenheim und Hochfelden der Linie Strassburg—Zabern der Reichseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Frankreich. (Gesundheitsmassnahmen für Bahnhöfe und Personenwagen.) Durch Ministerialerlass vom 10. März 1894 hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahngesellschaften aufgefordert, die Frage zu prüfen, wie sich die Fussböden der Personenwagen und Wartesäle am zweckmässigsten wiederkehrend mit einer fäulnisswidrigen Flüssigkeit waschen lassen. Die Antworten der Gesellschaften sind dem technischen Betriebs-Eisenbahnrath vorgelegt worden und haben ihm zu folgenden Erwägungen Anlass gegeben: Die Waschung mit den gewöhnlich angewendeten Stoffen würde bei einmal wöchentlicher Ausführung allein für die Staatsbahn 300.000 Frcs. jährlich erfordern; aber es werden bereits mit anderen billigeren und ebenso wirksamen Stoffen auf der Ostbahn Versuche angestellt, deren Ergebnisse abzuwarten sind. Die Veröffentlichung des vom Gesundheitsrath erstatteten Berichtes hat die Gewohnheit, auf den Fussboden zu speien, bereits bedeutend verringert, und es ist daher angemessen, diesen Bericht möglichst zu verbreiten. Die Staatsbahnverwaltung hat Spucknäpfe in die Wartesäle gestellt, und dieses Beispiel verdient die Nachahmung der anderen Verwaltungen. Verschiedene Linien werden zu gewissen Jahreszeiten häufig von Schwindsüchtigen benutzt, und es sind besondere Massnahmen zur Beseitigung von Ansteckungsstoffen aus den zur Beförderung der Kranken benutzten Wagen zu ergreifen. Die Gesellschaften haben sich übrigens zu besonderen Massnahmen im Falle einer Seuche oder bei Beförderung von Diphtheritiskranken verpflichtet.

Der technische Eisenbahnrath hat demnach folgendes Gutachten abgegeben: 1. Die Gesellschaften sind zu verpflichten, auch ferner praktische Verfahren zur Beseitigung von Ansteckungsstoffen aus den Personenwagen und Wartesälen zu untersuchen und sich dabei an die Angaben zu halten, die vom Gesundheitsrath über den Werth der neuen fäulnisswidrigen Stoffe zu verlangen sind; 2. die Gesellschaften sind auf die genaue Ausführung des Aushanges von Bekanntmachungen, welche das Speien auf den Fussboden und die Teppiche der Personenwagen und auf den Fussboden der den Reisenden zugänglichen Räume verbieten, hinzuweisen; 3. die Gesellschaften sind zu verpflichten, Spucknäpfe in die Wartesäle zu stellen und die Mittel zur Beseitigung von Ansteckungsstoffen auf den von zahlreichen Schwindsüchtigen benutzten Linien zu prüfen.

Der Minister hat dieses Gutachten genehmigt und durch Erlass vom 1. Juni d. J. den Gesellschaften zur Nachachtung mitgetheilt. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Aenderungen im Itinerär.) Im Monate September treten beim Oesterr. Lloyd in Triest für die Levante- und Dalmatiner Linien neue Fahrpläne in Kraft, welche im Personen- und Frachtenverkehr wesentliche Aenderungen mit sich bringen. Die Abfahrt des Eildampfers nach Constantinopel (bisher jeden Samstag) erfolgt vom 12. September ab jeden Donnerstag um 11 Uhr Vormittags, und dieser Dampfer verlängert in directer Reise abwechselnd eine Woche seine Fahrt von Constantinopel über Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt bis nach Batum, die andere Woche über Küstendje, Odessa, Sulina, Galatz bis Braila, so dass nach den Häfen des Schwarzen Meeres keine Waarenumladung in Constantinopel mehr vorgenommen werden muss. Die Abfahrt der Eildampfer Triest—Alexandrien (bisher jeden Freitag von Triest) wird vom 3 September ab auf jeden Dienstag, 1 Uhr Nachmittags, verlegt. Mit dieser Abreise verlässt der Lloyd den bisher eingehaltenen getheilten Verkehr zwischen Triest—Alexandrien einerseits und Alexandrien—Constantinopel andererseits, und von da ab wird ein und dasselbe Schiff die Strecke Triest—Brindisi—Alexandrien—Port Said—Jaffa—Kaifa—Beyruth—Rhodus—Piräus—Khios—Smyrna—Constantinopel und zurück befahren und alle 14 Tage die Reise von Constantinopel bis Odessa erstrecken. Da auf dieser Linie die elegantesten und besteingerichteten Lloyddampfer verkehren werden und die Tour bis Constantinopel, einschliesslich eines dreitägigen Aufenthaltes in Alexandrien, über zwei Wochen dauert, während welcher der Reisende keinen Schiffswechsel vornehmen muss, dürfte dieselbe mit grossem Erfolge für die so wirksamen Erholungsseereisen benützt werden. Die Fahrt Triest—Alexandrien wird während der Reisesaison nur dreieinhalb Tage dauern. Von Beyruth in Syrien wird ein Zweigverkehr zwischen den Häfen Caramaniens und Cyperns eingerichtet, der an die Linie Triest—Alexandrien—Constantinopel anschliesst. Die wöchentlichen Abfahrten der Dampferlinie Triest—Smyrna (griechisch-orientalische Linie)

von Triest werden vom 7. September an auf den Samstag verlegt (bisherige Abfahrten jeden Dienstag), und entfällt die Berührung von Piräus. Ebenso verändert sich die Abfahrt der thessalischen Dampferlinie Triest—Constantinopel (bisher jeden Mittwoch) vom 9. September und erfolgt von da ab jeden Montag. Diese letzteren Dampfer erstrecken ihre bisnun blos von Triest nach Constantinopel geführten Reisen gleich den Eildampfern Triest—Constantinopel wöchentlich abwechselnd einerseits bis Batum, andererseits bis Braila, so dass eine wöchentlich zweimalige directe Verbindung Triests mit den Häfen des Schwarzen Meeres hergestellt ist. Als fernere Neuerung ist der Anlauf des Dampfers Triest—Smyrna (griechisch-orientalische Linie) via Albanien und des thessalischen Dampfers via Albanien in den dalmatinischen Häfen Spalato und Gravosa (Spalato bis auf Weiteres provisorisch) zu verzeichnen, wodurch Dalmatien in directen wöchentlichen Verkehr mit den Häfen der Levante und des Schwarzen Meeres tritt. Die wöchentliche Linie Constantinopel—Varna bleibt bis auf Weiteres unverändert bestehen. Die wöchentliche Linie Triest—Corfu—Prevesa via Dalmatien wird aufgelassen, dagegen Triest durch eine wöchentliche Zweiglinie Corfu—Prevesa (in Albanien) in eine raschere Verbindung gebracht, was dem Waarenverkehr von Nutzen sein wird. Die Veränderungen auf den dalmatinischen Linien betreffen in erster Reihe den beschleunigten Eilverkehr Triest—Cattaro durch den neuen Schnelldampfer „Graf Wurmbrand“, der am 26. September seine erste Reise antritt. Er wird die genannte Strecke in 27 Stunden, einschliesslich der Aufenthalte in den Anlegehäfen, durchfahren (bisherige Fahrtdauer 46½ Stunden) und den Verkehr mit Gravosa, welches durch die Bauten der neuen Hotel- und Curortegesellschaft der Kernpunkt einer österreichischen Riviera zu werden verspricht, in bequemster und kürzester Zeit vermitteln, da dieser Dampfer, in Anschluss an den Schnellzug der Staatsbahnen in Pola gebracht, den Reisenden von Pola nach Gravosa in blos 20 Stunden bringen wird (bisherige Fahrtdauer 32 Stunden). Im dalmatinischen Verkehre ändern noch folgende Linien ihre Abfahrtstage: die Waarenlinie Triest—Cattaro, bisherige Abfahrt von Triest jeden Freitag, neue Abfahrt jeden Dienstag 7 Uhr Früh vom 1. October an, mit einer Fahrtdauer von 58 Stunden, gegen früher 104 Stunden, dagegen Verlängerung des Aufenthaltes in Cattaro um 27 Stunden. Die Dampfer der Linie Triest—Metkovich, die bisher jeden Sonntag und Donnerstag von Triest ausreisen, werden vom 25. resp. 28. September jeden Mittwoch und Samstag Triest verlassen. Demgemäss erleiden auch die Abfahrts- und Ankunftsdaten Pola—Lussinpiccolo entsprechende Verschiebungen, doch bleibt der wöchentlich viermalige Verkehr dorthin mit der Fahrtdauer von Pola viereinhalb Stunden aufrecht.

„Compagnie Transatlantique“. (Generalversammlung.) Der Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für das Jahr 1894 zeigt ein Fallen der Brutto-Einnahmen von 57,829.318 Frcs. (1893) auf 55,675.047 Frcs., somit einen Verlust von 2,154.271 Frcs. gegenüber dem Vorjahre, der nur theilweise durch ein Ersparniss von 926.824 Frcs. in den Ausgaben compensirt erscheint. Das percentuelle Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen stieg von 86·53 auf 88·21. Die ungünstigen Betriebsresultate des Jahres werden zugeschrieben der Concurrenz der englisch-deutschen und amerikanischen Linien und dem MacKinley-Tarife, da die Reductionen der Wilson-Bill im verflossenen Jahre nur geringe Wirkung hatten. Der Niedergang des Geschäftes in der New-York-Linie traf die Gesellschaft nicht allein, sondern war ein allgemeiner, indem die Gesammtzahl der von allen Linien in New-York gelandeten Cajütenpassagiere von 121.829 im Jahre 1893 auf 92.561 im Jahre 1894, die Zahl der Auswanderer von 364.700 auf 188.164 herabsank. Die Zahl der von der „Transatlantique“ auf allen Linien transportirten Reisenden stieg dessenungeachtet von 284.206 auf 288.424, die Zahl der Waarencolli von 12,580.000 auf 13,200.000, jene der Postpackete von 816.287 auf 864.830 und der Werth der Geld- und Werthsendungen von 219,645.268 Frcs. auf 234,905.062 Frcs. Das Gewicht der verfrachteten Waaren jedoch fiel von 835.477 auf 654.895 Tonnen. Die Erhöhung bei den vorgenannten Transporten wurde nur durch eine Vermehrung der Zahl der Reisen von 1193 auf 1276 erreicht. Die Einnahmen aus der Schiffahrt, Frachten- und Personenbeförderung beliefen sich mit Zurechnung der Subventionen und Prämien auf 52,008.268 Frcs. Im Jahre 1894 wurde auf der gesellschaftlichen Werfte kein neuer Dampfer gebaut; es bestand deren hauptsächliche Beschäftigung vielmehr in Aenderungen von Maschinen, im Baue neuer Kessel und in Ausrüstung der Dampfer der Gesellschaft mit elektrischem Lichte. Auch wurden Reparaturen und Kesselauswechslungen für fremde Schiffe in höherem Masse vorgenommen. Zur besseren Concurrenz mit den anderen in Betracht kommenden Gesellschaften ist eine Reorganisation der New-York-Linie in Aussicht genommen. Die Reise, welche der Dampfer „Touraine“ vor Kurzem von New-York nach Constantinopel unternahm, hatte grossen Erfolg und wird im nächsten Jahre wiederholt werden. Die Vermehrung der Reisen um 83, hauptsächlich Reisen von Waarendampfern, erhöhte den Kohlenverbrauch von 411.489 auf 441.262 Tonnen. Die Zahl der von den gesellschaftlichen Dampfern durchlaufenen Seemeilen stieg von 775.930 im Jahre 1893 auf 792.627, und der Durchschnitt per Dampfer von 12.308 Seemeilen auf 12.581. Die Stärke der Flotte blieb im Berichtsjahre unverändert und bestand aus 66 Dampfern mit 176.618 Brutto-Tonnen Gehalt und 175.150 Pferdekräften. Mit Bezug auf die durch den Ablauf des Vertrages betreffs des algerischen Postdienstes geschaffene Situation bemerkt der Bericht, dass es gegenwärtig noch unmöglich sei, sich über die Wirkungen des neuen Systems auf die Gesellschaft ein Urtheil zu bilden. Es wurden bereits Schritte unternommen, die keinen Gewinn bringenden Reisen aufzulassen und nur jene aufrecht zu halten, bei welchen ein Gewinn zu erzielen ist. Bedeutende Kostenersparnisse werden durch Schliessung einiger Agentien beabsichtigt, und glaubt die Gesellschaft, durch die Wiedererlangung ihrer Actionsfreiheit befriedigendere Resultate zu erreichen. Die Dividende für das Jahr wurde auf 15 Frcs. oder 3 Percent festgesetzt, gegenüber der vorjährigen Dividende um 5 Frcs. weniger.

Rumänien. (Fortschritte auf dem Gebiete der Donau-Schiffahrt.) Bereits im Jahre 1890 hat der Generaldirector der rumänischen Monopolregie, Gr. Manu, zur Sicherung eines möglichst wohlfeilen Transportes der rumänischen Salzlieferungen für Serbien die Verfrachtung derselben auf Rechnung der Monopolsverwaltung beschlossen und zu diesem Zwecke mit Genehmigung der Regierung einen kleinen, zumeist aus älteren Fahrzeugen bestehenden Frachtschiffpark angekauft. Aus dieser, damals „Salzflottille“ genannten Schiffahrts-Unternehmung ist nunmehr ein durch die Monopolregie direct dem Staate unterstehendes, ansehnliches Schiffahrtunternehmen geworden, welches über eine eigene, allen Ansprüchen betreffs des Neubaues von Stromdampfern vollständig genügende Werfte, über 46 durchwegs gute Schlepper und 5 grosse Remorqueurs für den Frachtenverkehr auf der unteren Donau, sowie ferner über 4 Raddampfer und 2 Schraubendampfer für den Personenverkehr und Postdienst verfügt. Den ersten Versuch zur Einrichtung von Passagierfahrten hat die Monopolverwaltung vor Jahresfrist mit dem Ankaufe und der Einstellung der beiden kleinen Raddampfer „St. Georg“ und „Calugareni“ für die Strecke Giurgiu—Rustschuk gemacht. Derselbe ist derartig gelungen, dass die Monopolregie, welche inzwischen auch die Schiffswerfte der Oesterreichischen Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft zu Turn-Severin angekauft und beträchtlich erweitert hatte, auch die Passagierfahrten zwischen Braila und Galatz, der frequentirtesten Verkehrslinie der ganzen unteren Donau, in den Kreis ihrer Unternehmungen einzubeziehen beschloss. Zu diesem Zwecke wurde der bekannte Salondampfer „Orient“ erworben und auf der Werfte zu Turn-Severin ein 45 Kilometer in der Stunde zurücklegender, von einer Stuttgarter Firma äusserst elegant eingerichteter grosser Raddampfer neuen Systems erbaut, welcher den Namen des Erstgeborenen des Kronprinzenpaares „Principele Carol“ trägt und gleichzeitig die Aufgabe einer schwimmenden Börse für die zwischen Braila und Galatz verkehrende Handelswelt zu erfüllen hat. Die Eröffnung der in Rede stehenden Linie fand am 1. Juli a. St. statt, und wenige Wochen später, unmittelbar nach Uebergabe der Donaubrücke Fetesti-Constanza an den öffentlichen Verkehr, wird auch bereits die erste Seelinie unter rumänischer Handelsflagge, die Route Constanza—Constantinopel, inaugurirt werden. Auch letztere, für welche das Parlament noch kurz vor seiner Vertagung einen ausserordentlichen Credit von 2½ Millionen bewilligte, ist eine Unternehmung der rumänischen Monopolregie, und werden für dieselbe vorläufig zwei Schraubendampfer, der früher zwischen Galatz und Odessa verkehrende „Jason“ der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft und ein in England gekaufter Schraubendampfer erster Grösse, in Dienst gestellt werden. Weiter ist von der rumänischen Monopolregie die Einrichtung regelmässiger Passagierfahrten auf der sogenannten Borcea-Linie (Silistria—Calaraschi—Hirsova) und späterhin auf der Linie Galatz—Sulina vorgesehen.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im September 1895.)

Export.

Im September 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	Septbr.
Liverpool	„Saragossa“ (Cunard Line)	1—10
Rouen	„Andrássy“	1—10
Rotterdam, Antwerpen	„Szt. István“	1—10
Liverpool	„Alsatian“	1—10
Gibraltar [1]), London	„Rákóczy“	5—15
Hamburg	„Sparta“	10—20
London	„Sultana“	10—20
Tanger [1]), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Kálmán Király“	20
Liverpool	„Tarifa“ (Cunard Line)	15—25
Rouen	. . . .	15—25
Barcelona [2])	„Széchenyi“	25
Algier [1]), Glasgow	„Matlekovits“	20—30
New-York	„Scotia“ (Anchor Line)	20—30
Liverpool	„Lesbian“	20—30
Hull, Newcastle o T	„Palermo“	20—30
Bordeaux	„Jókai“	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„Baross“	25/IX—5/X
London	„Wm. Bailey“	25/IX—5/X
Liverpool	„Kedar“ (Cunard Line)	25/IX—5/X

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Tanger, Gibraltar oder Algier angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im September 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	Septbr.
Liverpool	Triest, Fiume	„Andalusian“	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Báthori“	1—10
Dunkerque	„ „	„Széchenyi“	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Kedar“ (Cunard Line)	1—10
Bordeaux	Triest, Fiume	„Zrinyi“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo“	1—10
Rouen	„ „	„Szent László“	5—15
Glasgow	„ „	„Deák“	10—20
Amsterdam, Antwerpen	„ „	„Zichy“	10—20
London	„ „	„Tibor“	15—25
Glasgow	„ „	„Nagy Lajos“	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Alleppo“ (Cunard Linie)	15—25
Rouen	Triest, Fiume	„Mátyás Király“	20—30
London	„ „	„Durham“	20—30
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Bassano“	20—30
Liverpool	„ „	„Algerian“	20—30

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Im Monate September fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Szápáry“ am 2., „Tisza“ am 9., „Adria“ am 16., „Árpád“ am 23. und „B. Kemény“ am 30.;

von Marseille nach Fiume: „Árpád“ am 4., „B. Kemény“ am 11., „Szápáry“ am 18. und „Tisza“ am 25.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 22. August die Firma:

„K. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn in Liquidation“ sammt allen dabei befindlichen Eintragungen über erfolgte Beendigung der Liquidation gelöscht.

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die der Direction der Main-Neckarbahn unterstellten Nebenbahnstrecken, und zwar die am 1. Juli dem öffentlichen Verkehre übergebene, 16·29 km lange Strecke Weinheim—Fürth und die am 8. Juli eröffnete, 4·41 km lange Strecke Bickenbach—Seeheim sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CL. Stückes.) Das am 26. August herausgegebene CL. Stück enthält unter

Nr. 1338: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 21. August 1895, Z. 11.004, betreffend das Einfuhrverbot für Borstenthiere aus den bosnischen Kreisen Dolnja Tuzla und Banjaluka nach Krain.

Nr. 1339: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 19. August 1895, Z. 10.995, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem ungarischen Comitate Bács-Bodrogh und der Freistadt Zombor nach Krain.

Nr. 1340: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 21. August 1895, Z. 14.090, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem ungarischen Comitate Bács-Bodrogh und der Freistadt Zombor in die Bukowina.

Nr. 1341: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 25. August 1895, Z. 81.138, betreffend die Zulassung der Einfuhr von Borstenvieh aus den Comitaten Berég, Alsó-Fehér (Unter-Weissenburg) und Sáros in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1342: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 17. August 1895, Z. 21.427, betreffend das Einfuhrverbot für Klauenthiere und Schweine aus dem Herzogthume Salzburg nach Dalmatien.

Nr. 1343: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 14. August 1895, Z. 21.451, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus Serbien nach Dalmatien.

Nr. 1344: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 23. August 1895, Z. 14.551/II, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Sáros nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CLI. Stückes.) Das am 27. August herausgegebene CLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1345: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 25. August 1895, Z. 24.648, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus dem ungarischen Comitate Sáros nach der Stadt Graz.

Nr. 1346: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 25. August 1895, Z. 24.725, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus den ungarischen Comitaten Berég und Unter-Weissenburg (Alsó-Fehér) nach der Stadt Graz.

Nr. 1347: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 21. August 1895, Z. 70.193, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den Comitaten Modruš-Fiume, Virovitica mit der Stadt Essegg, Syrmien in Croatien-Slavonien und Bács-Bodrogh sammt der Freistadt Zombor in Ungarn nach Galizien.

Nr. 1348: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 24. August 1895, Z. 11.268, betreffend die Gestattung der Einfuhr von lebenden Schweinen aus den ungarischen Comitaten Sáros, Berég und Unter-Weissenburg nach Villach in Kärnten.

Literatur.

Dr. W. Koch und C. Opitz' Eisenbahn- und Verkehrsatlas von Europa, Abtheilung I, Deutsches Reich. Leipzig, Verlag von A. Solbrig.

Nachdem mit Ende des Jahres 1894 die XI. Abtheilung des Eisenbahn- und Verkehrsatlas (Russland, Balkanländer etc.) erschienen war, liegt nunmehr die I. Abtheilung dieses gross angelegten Kartenwerkes vor.

Das Werk enthält ausser 26 Blättern im Massstabe von 1 : 600.000 noch 14 Neben- und Uebersichtskarten in grösserem Massstabe. In solche Uebersichtskarten sind unter Anderem aufgenommen: das rheinisch-westphälische, das sächsische und das oberschlesische Kohlen- und Industriegebiet, dann die Umgebungen der wichtigsten Hauptstädte.

Die Ausführung der Karten ist eine gediegene, und erleidet die Uebersichtlichkeit derselben trotz der Gedrängtheit der Schrift auf manchen Blättern keinen Abbruch.

Den Karten selbst ist nebst einer Vorbemerkung noch eine alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen, ein Hauptortsverzeichniss mit Bezeichnung der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffstationen, Specialverzeichnisse der Nebenkarten, sowie Nachträge über inzwischen stattgehabte Neueröffnungen von Bahnen und Bahnstationen beigegeben. Ueberdies ist diesem Werke, welches auch eine Uebersicht aller im Bau befindlichen, zum Baue genehmigten und projectirten Bahnen enthält, eine Supplementkarte von nachträglich eröffneten Linien beigegeben.

Durch dieses Supplementblatt gibt die Karte ein nahezu vollständiges Bild der Eisenbahnen Deutschlands.

Verfasser, Herausgeber und Verleger haben wieder gezeigt, dass sie ihrer grossen Aufgabe vollkommen gewachsen sind, und wäre nur eine raschere Aufeinanderfolge der Lieferungen erwünscht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	August 1895				August 1894			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten *)		am letzten *)	am ersten	vom ersten bis letzten **)		am letzten **)
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	216.132	109.925	117.856	208.201	228.763	110.845	80.025	259.583
Darunter:								
Weizen	36.252	26.902	34.224	28.930	41.791	23.377	16.052	49.116
Roggen	60.297	6.325	16.007	50.615	49.044	23.400	12.302	60.142
Gerste	17.406	6.507	12.819	11.094	26.362	15.595	7.999	33.958
Hafer	16.613	13.191	22.868	6.936	15.617	5.849	12 523	8.943
Mais	34.627	28.606	18.775	44.458	38.623	19.639	20.390	37.872
Hirse	1.214	24	541	697	2.003	—	525	1.478
Bohnen	493	503	364	632	6.201	540	1.562	5.179
Erbsen	674	101	310	465	391	—	56	335
Malz	2.454	458	146	2.766	2.507	50	256	2.301
Raps	13.586	17.179	3.583	27.182	7.535	15.174	2.111	20.598
Hanfsamen	162	—	162	—	360	—	332	28
Wicken	275	271	9	537	819	101	—	920
Mehl	3.371	5.718	3.780	5.309	8.540	2.290	2.629	8.201
Kleie	1.180	500	467	1.213	7.201	2.548	634	9.115
	188.604	106.285	114.055	180.834	206.994	108.563	77.371	238.186
Spiritus	1.843	206	—	2.049	648	—	16	632
Zucker	6.701	590	1.189	6.102	3.828	—	325	3.503
Wein	1.698	63	292	1.469	3.708	9	225	3.492
Oele und Fette	1.899	468	268	2.099	1.389	376	211	1.554
Sonstige Waaren	15.387	2.313	2.052	15.648	12.196	1.897	1.877	12.216
Mittlere Tagesbewegung	12.655 Meter-Centner				10.046 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,168.920	585.690	651.925	2,102.685	2,189.655	716.480	457.210	2,448.925

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	70	9	13	66	51	13	11	53
Versicherungswerth . . fl.	325.020·—	38.750·—	66.050·—	297.720·—	190.260·—	129.150·—	36.150·—	283.260·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	14	2	1	15
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	21.250·—	4.460·—	350·—	25.360·—
Lombardbetrag . . . . fl.	—	—	—	—	11.040·—	2 354·—	230·—	13.164·—

*) Richtig bis einschliesslich 22. August 1895.
**) „ „ „ 23. „ 1894.

Offert-Ausschreibung.

Für die k. k. österreichischen Staatsbahnlinien Olmütz—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals ist die **Lieferung und Aufstellung von eisernen Brücken,** welche an Stelle von bestehenden Holzbrücken eingebaut werden sollen, im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Blechbrücken im Gesammtgewichte von rund 22 tons. Das Materiale für diese Lieferung besteht aus weichem Martinflusseisen, das im basischen Verfahren gewonnen wurde.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Olmütz zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 15. September l. J., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Olmütz eingebracht werden.

Olmütz, im August 1895.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Olmütz.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil I, Abth. B, vom 1. Jänner 1890. (Nachtrag IX.) Mit Giltigkeit vom 1. August ab gelangte der Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen der Tarifirung für Glaswaaren.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Ausnahmetarif 6A für Schleifholz.) Mit Giltigkeit vom 1. August wird die sächsische Station Waldkirchen b. Zschopau mit nachfolgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 6 A für Schleifholz einbezogen:

Von und nach	Waldkirchen b. Zschopau
	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Asch	0·53
Furth i. W.	0·84
Neumarkt a. d. Rott	0·99
Neustadt a. d. W. N.	0·60
Passau	1·02
Regensburg	0·79

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Aenderung von Frachtsätzen.) Mit Wirksamkeit vom 1. August sind in den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren, Abtheilung a, für 5000 kg nachstehende Aenderungen eingetreten:

Im Verkehre zwischen	Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk)	Bremerhaven (Freihafenbhf. u. Zollinlandsbhf.), Geestemünde, Brake und Nordenham	Harburg H.	Harburg U. E.
	a) 5000 kg	a) 5000 kg	a) 5000 kg	a) 5000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Asch	2·20	2·39	2·14	2·15
Eger	2·20	2·38	2·14	2·14
Eisenstein	3·12	3·26	3·01	3·02
Franzensbad	2·18	2·36	2·11	2·12
Furth i. W.	2·88	3·06	2·82	2·82
Kufstein	3·49	3·67	3·57	3·58

Im Verkehre zwischen	Altona	Hamburg H. oder Hamburg B.	Lübeck L.B.	Stettin
	a) 5000 kg	a) 5000 kg	a) 5000 kg	a) 5000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Asch	2·20	2·17	2·21	2·06
Eger	2·19	2·17	2·21	2·04
Eisenstein	3·07	3·04	3·09	2·92
Franzensbad	2·17	2·14	2·19	2·02
Furth i. W.	2·87	2·85	2·89	2·72
Kufstein	3·63	3·60	3·65	3·48

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg Donaulände tr., Theil II, vom 15. Juni 1892. (Aufhebung von Frachtsätzen für Zucker.) Am 1. September treten die Ausnahmefrachtsätze für Zucker (Ausnahmetarif Nr. 14 der Abtheilung b, Verkehr mit den unteren Donauländern, Seite 99 bis 147 des Haupttarifes) ohne Ersatz ausser Kraft.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf die allgemeine Geflügelausstellung in Kitzingen — 15. mit 18. August — Anwendung.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1892. (Ermässigte Frachtsätze für Eisen und Stahl.) Mit Giltigkeit vom 1. August kamen für Eisen und Stahl etc. etc. der Specialtarife I und II, wie nachstehend aufgeführt, von gewissen bayerischen Stationen nach Stettin folgende ermässigte Ausnahmefrachtsätze unter nachstehenden Bedingungen zur Einführung:

Specialtarif I.

1. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, wie im Specialtarif I des Deutschen Gütertarifes genannt, ausschliesslich Maschinen, dagegen:
2. Im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien auch Maschinen.
   Wegen einzelner weiter ermässigter Artikel des Specialtarifes I siehe unter II.
3. Im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien: Messingwaaren, sowie andere Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen und deren Mischungen (Legirungen), auch wenn dieselben mit anderem Materiale verbunden sind, sofern letzteres nicht den Hauptbestandtheil der betreffenden Gegenstände bildet.

Specialtarif II.

1. Eisen und Stahl, wie im Specialtarif II des Deutschen Gütertarifes genannt.
2. Folgende Gegenstände des Specialtarifes I:
   a) Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile,
   Niete, Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben;
   Schiffsrippen;
   Nägel;
   Ketten;
   b) im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien auch Wagenachsen, Kochherdplatten und Springfedern.

Anwendungsbedingungen:

1. Sendungen für den Ortsverkehr müssen in Stettin entladen und durch Landfuhrwerk oder in Wasserfahrzeugen abgefahren werden.
2. Die für den Fall der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach deutschen überseeischen Colonien gewährten Frachtsätze kommen nur unter Beachtung der Controlvorschriften (vergl. II B 3) zur Anwendung.

Von	Nach Stettin			
	Ortsverkehr		Seeausfuhrverkehr	
	I	II	I	II
Kufstein	3·42	2·69	2·55	2·03
Lindau	3·72	2·92	2·74	2·18
Passau	3·00	2·36	2·28	1·82

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1303	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Langholz (Ausnahmetarif Nr. 5)	Budischau	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 89*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 6 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					84*)				
					Dresden-Elbkai					114				
1304	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen, zerlegte, und Maschinentheile (eiserne)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Wladislau	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 163*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag						158*)				
				Dresden.Elbkai						203				
1305	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Eperjes	Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. November 1893	Heller 537	Heller 384	Heller 153	Im Kartirungswege		Das Aufladen der in Quantitäten von mindestens 5000, resp. 10000 kg aufgegebenen Sendungen haben die Aufgeber auf eigene Kosten zu besorgen
						Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			345	308	37			
						Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			345	241	104			
1306	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Eperjes	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif. Theil II. Heft 4 vom 1. Februar 1892	95·0 kr.	76·5 kr.	18·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1307	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, bei Bezahlung der Fracht nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Staab, Nürschan und Littitz, Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Lindau transit, sowie nach schweizerischen Stationen	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. September bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen (Theil VI) des Oesterreichisch-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1892	Verschieden	Verschieden	4 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die einreichende Firma als Absenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
1308	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Filterplatten	Worms (Hafen), Station der Hessischen Ludwigsbahn	Pressbaum (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen auf einem Frachtbrief	Vom 1. September bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1895	Theil II, Tarifheft Nr. 3 vom 1. Jänner 1895 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband		Mark 1·83 0·01*)		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenzen, welche von den darüber bezifferten Frachtsätzen bis auf Weiteres im einfachen Betrage abgezogen werden
				oder umgekehrt										
			Gusseiserne Röhren und Maschinentheile	Worms Hafen	Pressbaum (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)					3·32 0·02*)				
				Worms Station Stationen der Hessischen Ludwigsbahn						3·34 0·02*)				
				oder umgekehrt										
1309	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Feilenstahl (Flach-, Quadrat- und Rundstahl) aus der Posit. E. 6. der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Alt-Kladno	Hohenberg	Frachtgutmässige Beförderung, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. September bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	91·6 kr.	70·6 kr.	21·0 kr.	Im Kartirungswege		
1310	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes I	Breslau Freib. Bhf.	Gänserndorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. September 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tarif-Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890		Pfge. 220*)		Im Kartirungswege		*) Von den Frachtsätzen ist eine Coursdifferenz von je 3 Pfennig pro 100 kg bis auf Weiteres in einfachem Betrage in Abzug zu bringen
				Breslau Märk. Bhf.						222*)				
				Breslau O. S. Bhf.						220*)				
				Breslau Oderthorbhf.						224*)				
				Breslau Oderhafen						225*)				
				Pöpelwitz Umschlag						223*)				
				und vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1311	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5	Oderberg		Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 6 Pfennige pro 100 kg
					Laube, Tetschen Bodenbach - Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz				121	113*)	8			
					Schönpriesen-Umschlag				116	108*)	8			
					Dresden-Elbkai				146	138	8			
1312	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält, Reisstaub, Reiskleie, Reishülsen, Reismehl	Triest oder Fiume		Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der im nebenstehenden Verbandstarife für den Ausnahmetarif VII festgesetzten Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1893	kr. ö. W.	kr. ö. W.	kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
					Bielitz				170	163	7			
					Bochnia				195	180	15			
					Czarna				207	194	13			
					Dębica				207	198	[illegible]			
					Krakau				187	169	18			
					Oderberg				154	148	6			
					Oswięcim				174	155	19			
					Podgorze-Bonarka				187	169	18			
					Podgorze-Plaszów				187	169	18			
					Skawina				185	170	15			
					Szczakowa				182	176	6			
					Tarnów				203	190	13			
					Lubaczów				Bestehen keine directen Frachtsätze	203	—			
					Lubaczów	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief				262	—			
1313	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Obst, frisches	Pössnitz		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und unter Einhaltung der im nebenbezeichneten directen Tarife rücksichtlich des Ausnahmetarifes Nr. 4 enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. September bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895 oder aber bis zu der etwa früher erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Gütertarif, Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahn-Verbandes vom 1. März 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark		Im Kartirungswege		
					München C.B.					3·21				
					München O.B.					3·14				
					München S.B.					3·17				
1314	Südbahn-Gesellschaft		Coaks	Triest S.B. und Freihafen S.B., dann Fiume	Prevali	Aufrechthaltung der Bestimmungen für Güter der Classe C	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Localtarif	123 Heller	98 Heller	25 Heller	Im Kartirungswege		
1315	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1895 gelangt für die zur Neuanlage eines Mendheim'schen Gasofens zur Erzeugung von feuerfesten Ziegeln in Kladno dienenden Baumaterialien als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Altkladno bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarif XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 102. **Wien, 31. August 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 22. August 1895, Z. 49.608, an die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Neuauflage des gemeinsamen Tariftheiles I.

Angesichts des Umstandes, dass der gemeinsame Tariftheil I der österr.-ungar. Eisenbahnen etc. vom 1. Jänner 1893 durch die zahlreichen bis nun zu demselben erschienenen Nachträge an Uebersichtlichkeit wesentlich eingebüsst hat, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, im geeigneten Wege Veranlassung zu treffen, damit eine Neuauflage des gemeinsamen Tariftheiles I ausgearbeitet werde und spätestens mit 1. Jänner 1896 in Wirksamkeit trete.

Ausserdem wäre auch dahin zu wirken, dass in der Folge, wenn auch das Bedürfniss nach einer Neuauflage des ganzen Tariftheiles I noch nicht vorliegen sollte, doch wenigstens alljährlich eine Neuauflage der Waarenclassification unter Einbeziehung aller mittlerweile eingetretenen Aenderungen platzgreife.

Der Herr kgl. ungarische Handelsminister wird gleichzeitig ersucht, die ungarischen Bahnverwaltungen zur Theilnahme an der betreffenden Berathung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz zu ermächtigen.

Wien, am 22. August 1895.

Der Leiter des k. k Handelsministeriums:

Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Knin bis zur dalmatinisch-croatischen Landesgrenze bei Drenovać in der Richtung nach Karlstadt.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. und k. Kämmerer Ludwig Baron Ožegović in Gušćerovać die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Knin der k. k. Dalmatiner Staatsbahnen bis zur dalmatinisch-croatischen Landesgrenze bei Drenovać in der Richtung nach Karlstadt im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. August 1895. Z. 29.314.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Innsbruck, Wilten oder Matrei in das Stubai-Thal bis Fulpmes, eventuell bis Neustift.

Das k. k. Handelsministerium hat dem kais. Rathe Dr. Anton Kofler, Secretär der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck, und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Innsbruck, bezw. dem Vororte Wilten oder von der Station Matrei der Südbahnlinie Innsbruck—Franzensfeste in das Stubai-Thal bis Fulpmes, eventuell bis Neustift im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. August 1895. Z. 45.918.

Dieser Nummer liegt die „Uebersicht der Längen der auf dem Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegenen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen mit 31. December 1894“ bei.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die sicherstellungsweise Execution ist unter den Beschränkungen der G.-A. LX und LXI ex 1881 auch gegen eine Eisenbahn-Unternehmung zulässig.

Die Actiengesellschaft der Localbahn Warasdin-Golubovez wurde auf die Zahlung von 68.127 fl. 49 kr. geklagt und vom kgl. Gerichtshofe in Budapest zur Zahlung dieser Summe nebst den 6 pCt. Zinsen vom Klagtage ab und der sonstigen Nebengebühren unbedingt verurtheilt. Die geklagte Bahn ergriff dagegen die Appellation, welche noch im Zuge ist, während der Kläger um die sicherstellungsweise Execution für diese ihm zugesprochenen Leistungen ansuchte.

Das genannte Erstgericht gab diesem Ansuchen mit der Anordnung Folge, dass auf das sämmtliche in Budapest vorfindliche Vermögen der geklagten Bahn, auf deren sämmtliche Einkünfte und auf sämmtliche Liegenschaften, welche diese Bahn bilden und unter Nr. 142 im Landes - Central-Eisenbahn - Grundbuch aufgenommen erscheinen, die Execution zur Sicherstellung vorgenommen, bezw. vorgemerkt werde, daher die Parien des Executionsgesuches dem betreffenden Bezirksgerichte und dem Central-Eisenbahn-Grundbuchsamte in Bupapest, dann dem kgl. Gerichtshofe in Warasdin zur Executionsvornahme, bezw. Pränotirung übermittelt werden.

Dem gegen diesen Bescheid von der geklagten Bahn überreichten Recurse gab die kgl. Tafel mit Entscheidung vom 12. Juni 1895, Z. 1961, nur zum Theil Folge, und zwar dahin, dass von den der Bahn gehörigen Fahrnissen nur diejenigen gepfändet werden dürfen, welche nicht unter die Bestimmung des § 26 G.-A. LXI ex 1881, betreffend die Modification des G.-A. I ex 1868 über das Central-Grundbuch für Eisenbahnen, fallen, und dass die sicherstellungsweise Execution auf die Einkünfte der genannten Bahn nur unter Beachtung der Vorschrift des § 31 des eben citirten Gesetzartikels geschehen darf, dass ferner bezüglich dieser Executionsvornahmen nicht der kgl. Gerichtshof in Warasdin, sondern der kgl. Gerichtshof in Budapest als die für das Central-Eisenbahn-Grundbuch competente Stelle zu requiriren sei.

In den Motiven wird ausgeführt: Auf Grund des die Bahn unbedingt verfällenden Urtheiles I. Instanz musste gemäss § 224 des G.-A. LX ex 1881 (Executionsordnung) dem Executionsgesuche Folge gegeben werden, umsomehr, als der G.-A. IV ex 1888, betreffend die Localbahnen, nur die Forderungen aus Darlehen an dieselben, nicht aber die Forderungen anderer Gläubiger bezüglich der Zwangsvollstreckung einschränkt, welche sich aus dem Vermögen der schuldnerischen Bahn befriedigen, bezw. die Sicherstellung verschaffen können. Mit Rücksicht darauf jedoch, dass gemäss § 26 des G.-A. LXI ex 1881 im Falle einer Execution gegen eine Bahnunternehmung die zur Fortsetzung des Betriebes nothwendigen Gegenstände, sowie die in den Cassen der Bahn angesammelten Baargeld-Einnahmen als Zubehör der Bahn nicht in besondere gerichtliche Pfändung gezogen werden können, und dass gemäss § 31 desselben Gesetzes die auf den Fruchtgenuss der Liegenschaften einer Bahnunternehmung geführte Execution sich nur auf ihr dort bezeichnetes Einkommen erstrecken kann; endlich mit Rücksicht darauf, dass gemäss § 31 dieses Gesetzes und der §§ 208—211 des G.-A. LX ex 1881 die Execution auf den Bahnkörper und dessen Zugehör, sowie auf die Einkünfte der Bahnunternehmung zur Competenz des kgl. Gerichtshofes in Budapest als der für das Central-Eisenbahn-Grundbuch zuständigen Stelle gehört, so kann sich die sicherstellungsweise Execution auf die der Bahn gehörigen Fahrnisse nur auf diejenigen erstrecken, welche nicht unter die Beschränkung des § 26 des G.-A. LXI ex 1881 fallen. Wegen der Execution auf die Einkünfte der Bahn musste gemäss § 31 dieses Gesetzes die Central-Grundbuchsbehörde requirirt werden. Nachdem schliesslich dem Recurse nur zum Theil Folge gegeben werden konnte, so durften die Gerichtskosten nicht der Gegenpartei zur Last gebracht werden.

Zur Regulirung der Donau am Eisernen Thor.

Am 23. Mai 1890 hatte die Disconto-Gesellschaft in Berlin im Vereine mit der Maschinenfabriksfirma G. Luther in Braunschweig, als Ersteherin der gesammten Donau-Regulirungsarbeiten am Eisernen Thor, mit der kgl. ungarischen Regierung einen Bauvertrag abgeschlossen, welchem zufolge sich die genannte Unternehmung zur Durchführung aller mit der Regulirung des Katarakten-Donauabschnittes verbundenen, wie immer genannten Arbeiten innerhalb viereinhalb Jahren, d. i. bis 31. December 1895, verpflichtete.

Von den je nach der geologischen Beschaffenheit der einzelnen Arbeitsobjecte verschieden bemessenen Einheitspreisen per Cubikmeter Materialbewegung ist als höchster Satz der Einheitspreis von 26 Mark für die Entfernung der gewachsenen Felsen im Strombette vereinbart worden.

Die im Interesse der Ausführung der Detailprojecte und vor Beginn der Arbeiten von der Unternehmung vorgenommenen umfangreichen Sondirungen liessen es erkennen, dass der Durchführung der Arbeiten wesentlich grössere Schwierigkeiten gegenüber stehen, als ursprünglich angenommen wurde, ferner, dass nicht nur die Bearbeitung des ausserordentlich harten Gesteins an und für sich, sondern auch die Bewältigung der reissenden Strömung des Wassers die Anwendung besonders kräftiger Maschinen und zu deren Transport die Herstellung entsprechend construirter mächtiger Schiffe bedinge.

Obzwar die Unternehmung nach eingehendem Studium die neuesten maschinellen Einrichtungen, wie solche sich beim Baue des Suez-Canals, des Isthmus von Korinth, des Isthmus von Panama, sowie auch beim Baue des Nord-Ostsee-Canals bereits vorzüglich bewährten, in Anwendung brachte, zeigte es sich jedoch bald, dass deren Krafteffect dem mit mächtigen Quarzadern durchzogenen Gestein im Bereiche des Gebirgsstockes „Eisernes Thor“ gegenüber nicht gewachsen sei. In Folge dessen mussten jene Maschinen, deren System sonst als principiell entsprechend erschien, wesentlich verstärkt, andere aber geradezu neu erfunden und mit grösster Beschleunigung

erzeugt werden; schliesslich nahm die Abrichtung der Ingenieure und des Stockes des stabilen Arbeitspersonals für diese bisher ganz aparte und mit grossen Gefahren verbundene Arbeit längere Zeit in Anspruch, so dass der Beginn ernster Arbeitsleistung bis Anfang Jänner 1891 hinausgeschoben werden musste, worauf aber, und zwar in kurzen Intervallen, die neuen Maschinen theils auf eigenem Schiffskörper schwimmend, theils in zerlegtem Zustande in Orsova eintrafen und deren Montirung in den umfangreichen Werkstätten der Firma Luther nächst Orsova ungesäumt vorgenommen wurde.

Bei Vornahme von Bohrungen für die zu den submarinen Sprengungen verwendeten Dynamitpatronen tritt zuerst das Sondirschiff in Action, ein leichter Bau, dessen Sonden, d. s. auf- und abbewegliche lange Eisenstangen, an den Bordseiten des Schiffes angebracht sind und vermittelst Gradmessern die Tiefe des Fahrwassers und die Beschaffenheit der Flussbettsohle genau bezeichnen.

Nach Constatirung der Beschaffenheit der Flussbettsohle fährt das Bohrschiff genau an die Stelle des Sondirschiffes. Der riesige Körper dieses je nach Bedarf seicht oder tief tauchend herstellbaren Schiffes ist mit vier mächtigen Füssen ausgerüstet, welche durch den Schiffsboden, ebenfalls je nach Bedarf, so tief auf die Flusssohle hinabgesenkt werden konnen, um das Schiff während der Bohrarbeit genau horizontal und fix aufstellen zu können.

Nach erfolgter präciser Einrichtung der Stellung des Schiffes treten die Bohrer in Action, d. s. lange Eisenstangen mit Spitzen aus härtestem Stahl, welche den Schiffsbord im Zustande der Ruhe hoch überragen. Es sind deren elf, welche durch die Arbeitsmaschine des Schiffes gleichzeitig in Bewegung gesetzt, nach erfolgter entsprechend tiefer Bohrung jedoch ausgehoben und durch Röhren ersetzt werden, welche zur Einführung der Dynamitpatronen in die Bohrlöcher dienen. Nach Armirung der ersten elf Bohrlöcher wird das Schiff flott gemacht, in entsprechender Entfernung neuerdings aufgestellt und so wie früher eingerichtet, um noch weitere elf Löcher zu bohren und zu armiren, worauf die Leitungsdrähte der ersten elf Patronen mit jenen der zweiten Partie verbunden werden. Nach Abdampfen des Schiffes ausserhalb den Bereich des Sprengungsrayons erfolgt die gleichzeitige Zündung durch die elektrische Batterie des Schiffes. Bei günstiger Configuration des Gesteins ist die Wirkung des Schusses eine geradezu grossartige; Cubikmeter grosse Steinblöcke werden diesfalls in nahezu senkrechter Richtung mehrere Meter hoch über die Oberfläche des Wassers geschleudert, während die Flussbettsohle in weitem Umfange in bewegliches Gerölle zerklüftet ist.

Diesem Schiffe folgen die Baggerschiffe, und zwar zuerst der Zangenbagger, ein gleichfalls riesiges Schiff ganz eigenthümlicher Form, dessen löffelförmige Zange die grössten Felsblöcke aus der Tiefe hebt und selbe sachte in die an dessen Bord angefahrene Materialplätte legt. Diesem folgt der den sonstigen Baggerschiffen ähnlich construirte Kübelbagger, dessen entsprechend starke Kübel das gröbere Gerölle in die ihm beigegebenen Plätten verladen, während durch die Strömung des Wassers das kleinere Gerölle die durch die Sprengung verursachten Risse ausfüllt und derart den Boden der Flusssohle automatisch ebnet.

Eine weitere sehr wichtige Maschine ist Luther's Fallmeisselschiff. Der 10 q schwere Fallmeissel dient zur Herstellung senkrechter Wände zu beiden Seiten des Canals. An der Bordseite des besonders stark construirten Schiffskörpers angebracht und durch eine sehr starke Arbeitsmaschine in Thätigkeit gesetzt, beschneidet der meterbreite Meissel in seitlicher Richtung, und zwar in einer Breite von je 50 cm landeinwärts, sowie auch in entsprechender Tiefe nach abwärts die freie Wand in der Weise, dass das verankerte Schiff an der Ankerkette stufenweise in der Richtung der Thalfahrt abgelassen und successive in der der Breite des Meissels entsprechenden Entfernung wieder gestoppt wird.

Das neueste in Action gesetzte Schiff ist das Universalschiff, System Luther (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 91), welches, gleichzeitig mit Sonden, Bohrern und Fallmeissel ausgestattet, sozusagen die letzte Feile an dem in den Felsen gesprengten Canale anlegt.

Der Arbeitsschiffpark besteht aus: einem Universalschiffe, einem Sondirschiffe, sechs Bohrschiffen, drei Fallmeisselschiffen, drei Eimer- (Kübel-) Baggern, drei Greifer- (Zangen-) Baggern, zwei Löffelbaggern, fünf Schleppdampfern, 92 Steinprahmen (Plätten), fünf schwimmenden Dampfkrahnen und der entsprechenden Anzahl von Propellern, Barken, Zillen für den Verkehr der Ingenieure und der Arbeitsmannschaft etc. Ausserdem verfügt die Unternehmung über neun Locomotiven, 44 km Eisenbahngeleise zum Materialtransport sowohl im Bereiche der ursprünglich trocken gelegten zukünftigen Flussbettsohle als auch längs der Dämme und zwischen den einzelnen Werkstätten und Arbeitercolonien, 1400 Eisenbahnwagen und drei auf Schienen fahrende Hebekrahne.

Die Ermöglichung der Arbeiten bei Nacht oder dichtem Nebel, sowie die Beleuchtung der Etablissements wird durch von einer Centralstation erzeugte elektrische Beleuchtung vermittelt.

Alle einzelnen Objecte sind telegraphisch und telephonisch unter einander verbunden.

Die Constructions- und Administrationsbureaux, die Montirungs- und Reparaturswerkstätten, Maschinenremisen, Heizhäuser, Wasserstationen, Materialmagazine, Baracken zur Bequartirung der Ingenieure, Beamten und Arbeiter, Restaurationen, Cantinen, Lebensmittelmagazine, Sprengstoff-Depots etc. bilden ganze Dörfer, welche sich längs des Donaustrandes hinziehen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Zdounek-Nemotitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelministerium hat unterm 26. August die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von dem k. k. Commercialrathe Dr. Carl Freiherrn v. Offermann, Landesadvocaten in Brünn, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Zdounek der Linie Kremsier—Zborowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Nemotitz der Linie Brünn—Vlarapass der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 42.739.]

Localbahn Teplitz-Eichwald (elektr. Betrieb). Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 20. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von den Concessionären der Localbahn Teplitz-Eichwald mit elektrischem Betriebe vorgelegten Detailprojectes für eine Variante von km 7·037 bis km 8·330 der elektrischen Localbahn von Teplitz nach Eichwald die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 47.178.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauliche Herstellungen in der Station Göding.) Für die Verlegung eines Kohlenschuppens und theilweise Cassirung einer Laderampe, sowie für die Beschotterung der Zufahrtsstrasse, Herstellung einer neuen Viehverladerampe und einer Strassenbrückenwaage in der Station Göding wurde der Bauconsens ertheilt. [14. August, Z. 47.686.]

— (Strassenladegeleise in Hruschau.) In der Station Hruschau wurde ein Strassenladegeleise hergestellt. [26. Juli, Z. 43.620.]

— (Bauliche Herstellungen in Oswięcim.) Das Project für die Herstellung eines massiven Waaghauses sammt Arbeiterkaserne und Transitokanzlei in der Station Oswięcim wurde genehmigt. [11. August, Z. 47.096.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Brückenwaage in Feldsberg.) Für Zwecke der Firma Brüder Strakosch wurde in der Station Feldsberg eine Brückenwaage hergestellt. [17. August, Z. 48.193.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Bauliche Herstellungen in Kremsier.) Behufs Schaffung eines Casselocales und eines Parteienzimmers wurde das Gütermagazin in der Station Kremsier vergrössert und umgestaltet. [20. August, Z. 48.802.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Linie Oderberg—Csacza: Uebergangssteg in Teschen.) Die Herstellung eines Uebergangssteges in der Station Teschen wurde genehmigt. [20. August, Z. 48.101.]

Localbahn Lemberg-Janów. (Anschluss.) Das von der k. k. priv. galiz. Actien-Hypothekenbank vorgelegte Project für den Anschluss der Localbahn Lemberg (Kleparów)—Janów an die Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) in Rzesna polska nebst dem Normale für die Sicherung dieser Einmündungsstelle wurde zur Ausführung genehmigt. [20. August, H.-M.-Z. 47.175.]

Localbahn Mähr.-Neustadt—Ober-Langendorf. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 23. August die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Carl Freiherrn von Offermann, Commercialrath und Landesadvocat in Brünn, vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Mähr.-Neustadt der Mähr. Grenzbahn über Aichen und Unter-Langendorf nach Ober-Langendorf nebst einer Schleppbahnanlage von der projectirten Station Ober-Langendorf zu dem nördlich derselben gelegenen Steinbruche die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 42.861.]

Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. (Hochbaupläne.) Die von der Betriebsunternehmung Leo Arnoldi vorgelegten Projecte für das Aufnahmsgebäude Personenbahnhof Salzburg und für die Frachtenstation Salzburg wurden gutgeheissen und an die k. k. Landesregierung in Salzburg mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im h. ä. Namen zu ertheilen. [20. August, H.-M.-Z. 45.704.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Trifailer Kohlenwerksbahn. (Locomotivprüfung.) Am 16. Juli fand im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung einer schmalspurigen, für die Linien der Trifailer Kohlenwerksbahn bestimmten Tenderlocomotive, welche in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. im Jahre 1894 neu erbaut wurde und die Fabriksnummer 2956 trägt, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Der Kessel dieser Locomotive hat laut Certificat die gesetzliche Druckprobe gut bestanden. Die Locomotive selbst hat zwei gekuppelte, vor der Feuerbüchse gelegene Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Der Rahmenbau, welcher auch das Speisewasser enthält, liegt innerhalb, die horizontalen Dampfcylinder und die variable Steuerung ausserhalb der Räder. Das Gewicht der Maschine ist mittelst dreier Blattfedern, von denen die rückwärtige quer eingelagert ist, auf die Achsen übertragen. Diese Locomotive hat eine complete Kesselarmatur, eine Spindelbremse, vorne und rückwärts ein über beide Schienenstränge reichendes Bahnräumerlineal, einen cylindrischen Rauchfang mit Funkensieb im Rauchkasten, zwei Injecteure und Schienenwaschapparate. Das Totalgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande beträgt 7·2 t. Bei der auf den Werksbahnen vorgenommenen Probefahrt wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 15 km und eine maximale von 20 km per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf das in jeder Richtung hin günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung obwaltete keinerlei Anstand, die vorbeschriebene Locomotive dem Betriebe auf der Trifailer Kohlenwerksbahn zu übergeben. [Z. 50.416.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Auszeichnung.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 102 vom 25. August verlautbart, dass Se. Majestät zufolge Allerhöchster Entschliessung ddto. Ischl, vom 20. August, über Antrag seines kgl. ungarischen Ministers am Allerhöchsten Hoflager dem Ministerialrathe des königl. ungarischen Handelsministeriums, Peter Heim, das Kleinkreuz des Stefans-Ordens zu verleihen geruhte.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 15. August 1895, Z. 28.929/III, im Sinne der bestehenden Normen dem Reichstags-Abgeordneten Dr. Franz Krajtsik die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Endstation Gyöngyös der als Sackbahn endigenden Localbahn Vámos-Györk — Gyöngyös abzweigende und diese über Püspök-Bene (Mátra-Füred [-Bad]), Solymos, Gyöngyös-Oroszi, Gyöngyös-Tarján und die Gemarkung der Gemeinde Pata in der Station Szurdok-Püspöki mit der Staatsbahnlinie Budapest—Hatvan—Ruttka verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Localbahn Pápa-Csorna. (Baubeginn.) Die Concessionäre der projectirten Localbahn Pápa-Csorna, Franz Réthey und Consorten (früher Ernst Ritter v. Lindheim), haben den Bau dieser 38·8 km langen Verbindungsbahn zwischen den Linien Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring und Györ—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72) bereits in Angriff genommen, und wird dieselbe im Frühjahre 1896 dem Verkehre übergeben werden. Die genannte Linie wird von Pápa aus ihre Fortsetzung zum Anschlusse an die Südbahnlinie Uj-Szöny—Stuhlweissenburg in deren Station Kisbér finden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96, Vorconcession Post 4).

Projectirte Localbahn Kaposvár - Siófok. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten des Comitates Somogy haben den Beschluss gefasst, die südliche Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von deren Station Kaposvár aus durch eine circa 90 km lange directe, über Toponár, Orczi, Magyar-Atád, Gáloskér, Igal, Zala und Kiliti führende Linie, und zwar in der Station Siófok, mit der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof zu verbinden, und das Zustandekommen dieses Projectes durch ausgiebige Subventionen zu fördern. Da die projectirte Trasse keinerlei nennenswerthen Terrainhindernissen begegnet, wird der Bau derselben mit verhältnissmässig geringen Kosten verbunden sein. Die projectirte Linie wird ihre Fortsetzung gegen Süden durch die projectirte Localbahn Kaposvár-Szigetvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 84) zum Anschlusse an die im Staatsbetriebe stehende Linie Barcs—Szigetvár—Pécs (Fünfkirchen)—Üszög (Barcs-Fünfkirchner Eisenbahn) erhalten.

Projectirte Localbahn Kis-Czell—Marczaltö—Pándorf. (Finanzirung.) Die Projectanten der Localbahn Kis-Czell—Marczaltö—Pándorf (Parendorf) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77), Doctor Adolf Silberstein und Julius Auspitz, haben, wie aus Budapest berichtet wird, die Finanzirung dieser Linie bereits sichergestellt, und wird deren Bau sofort nach Erfliessen der Concessionsurkunde in Angriff genommen und die Linie bis Sommer 1896 dem Betriebe übergeben werden. Die Trasse wird von Kis-Czell aus bis zu der im Bereiche des Comitates Moson (Wieselburg) gelegenen sumpfigen Ebene, „Hanság" genannt, keinerlei nennenswerthen Terrainschwierigkeiten begegnen.

Localbahn Ujvidék-Zombor-Baja. (Stationsbestimmung.) Die in Vollendung begriffene 144·5 km lange Localbahn Ujvidék (Neusatz)-Zombor-Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 und 92 ex 1894) dürfte im Laufe des diesjährigen Herbstes dem Verkehre übergeben werden. Die Stationen Vaskut, Gara, Rigyicza, Stanicsics, Gákova, O-Stapár, Bresztovácz, Hódságh, Parabuty, Gajdobra, Petrovácz, Glozsán und Futtak werden für den gesammten Personen-, Gepäcks- und Frachtgutverkehr, Paraga und Bulkesz

als Ladestellen, Zsárkovácz als Ausweiche, Baja-Szállásváros und Nenadics nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet, ferner Zombor-Vásártér und Fernbach-Szállás als bedingungsweise Haltestelle dem Verkehre übergeben. — Die Linie wurde der südlichen Betriebsleitung (Agram) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen unterstellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monate April.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monate April auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.101 km und einer Gesammtleistung von 15,485.786 Zugkilometer, bezw. 307,327.176 Achskilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet 2759, gegen 732 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 1106 (gegen 271 im Vorjahre) durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1653 (gegen 461 Verspätungen im Vorjahre) zur Last fallen. Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 107 (gegen 31 im Vorjahre) und auf 1 Million Achskilometer 5 (gegen 2 im Vorjahre).

In Folge der Verspätungen wurden 1427 Anschlüsse versäumt (gegen 416 in demselben Monate des Vorjahres).

Werden die einzelnen Bahngebiete nach dem geometrischen Mittel aus den auf 1 Million Zugkilometer und 1 Million Achskilometer entfallenden Verspätungen geordnet, so nehmen die Bahnen in den Bezirken der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Berlin und Essen an der Ruhr, sowie die Marienburg-Mlawkaer Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird nach dem geometrischen Mittel der aus den Anschlussversäumnissen sich ergebenden Verhältnisszahlen geordnet, so treten die Bahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln, die Main-Neckar-Bahn und die Bahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt am Main an die ungünstigsten Stellen.

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärung von Strassenbahnen.) Durch Verordnung vom 24. Mai ist die vom Departement Seine et Oise herzustellende Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Saint Germain en Laye nach Poissy, die für Personen-, Gepäck-, Packet- und u. U. für Güterverkehr bestimmt ist, und durch Verordnung vom 1. Juni die vom Girondedepartement am 2. Mai der Strassenbahn-Gesellschaft Bordeaux-Bouscat-le Vigean concessionirte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung vom Dorfe le Vigean nach dem Flecken Eysines für gemeinnützig erklärt worden.

Russland. (Stand der Arbeiten auf der Sibirischen Eisenbahn.) Der Stand der Arbeiten auf der Sibirischen Eisenbahn war am 15. Juni nachstehender: Auf der Theilstrecke Tscheljabinsk—Omsk der Westsibirischen Eisenbahn war das Geleise vollständig gelegt, die definitive Brücke über den Tobol war fertiggestellt, diejenigen über den Ischim und Irtysch im Baue begriffen. Auf der Theilstrecke Omsk—Ob der Westsibirischen Bahn waren die Erdarbeiten beinahe beendigt, die Geleise von Omsk aus 240 Werst, vom Ob aus 56 Werst weit gelegt, 78 Holzbrücken erbaut und mit dem Baue der grossen Brücke über den Ob begonnen. An rollendem Materiale waren auf diesen beiden Theilstrecken in Verwendung: 49, bezw. 15 Locomotiven, 831, bezw. 191 gedeckte Güterwaggons, 637, bezw. 393 Platformen und 47, bezw. 2 Personenwaggons. Auf der Verbindungsbahn zwischen der Ural- und der Sibirischen Bahn waren 32 pCt. der Erarbeiten fertiggestellt und der Bau von 16 Brücken begonnen. Auf der Mittelsibirischen Bahn Ob—Krassnojarsk—Irkutsk waren die Erdarbeiten im Zuge, und vom Ob aus 215 Werst Geleise gelegt, 177 Holzbrücken fertiggestellt und 67 im Bau begriffen. Auf der Transbaikal-Bahn war mit den Erdarbeiten, sowie mit dem Bau von Depots und Wohnhäusern begonnen worden. Auf der Nordussuri-Bahn Grafskaja-Chabarowsk waren die Erdarbeiten im Gange, die Anlage der Kunst- und Brückenbauten in Angriff genommen und 13 Werst Schienen gelegt. Ausserdem waren die Projecte ausgearbeitet für die 80 Werst lange Eisenbahn von Irkutsk zum Landungsplatze Listwenitschnyi am Baikalsee, für die Landungsplätze in Listwenitschnaja, Perejemnaja, Kljujewskaja und Myssowskaja am Baikalsee, endlich für die Transbaikal-Bahn von Myssowskoi bis Pokrowskoje am Zusammenflusse der Flüsse Schilka und Arguni (1500 Werst).

Serbien. Statistik des serbischen Ein- und Ausfuhr-Handelsverkehres im Betriebsjahre 1894). Das landesstatistische Bureau in Belgrad veröffentlicht den Ausweis der Handelsbewegung im Vorjahre 1894, der sehr beachtenswerthe Daten bringt zur Beurtheilung des volkswirthschaftlichen Standes Serbiens. Die gesammte Ausfuhr erreichte im Jahre 1894 die Summe von 46,023.249 Frcs., gegen 48,910.485 Frcs. im Jahre 1893, gegen 46,451.656 Frcs. im Jahre 1892 und 52.479.825 Frcs. des Jahres 1891. Diese grosse Verschiedenheit der Ausfuhrziffer hat ihre Ursache in den Ernteverhältnissen und in dem wechselnden Preise des Getreides und der gedörrten Pflaumen, nebst dem Vieh die beiden wichtigsten Ausfuhrgegenstände Serbiens. Die Ausfuhr Serbiens ging zum grössten Theile nach Oesterreich-Ungarn in der Summe von 41.116.624 Frcs. im Jahre 1894. Im gleichen Jahre gingen für 1,982.412 Frcs. nach Deutschland, für 1,542.644 Frcs. nach der Türkei; diese beiden Reiche sind nächst Oesterreich-Ungarn die stärksten Abnehmer serbischer Ausfuhrwaaren. Der Ausfuhrhandel Serbiens nach Deutschland ist in der Zunahme; er betrug im Jahre 1892 die Summe von 1,183.737 Frcs., im Jahre 1893 schon 1,655.909 Frcs. und stieg im Jahre 1894 auf 1,982.412 Frcs. Die Ausfuhr Serbiens nach Deutschland besteht hauptsächlich aus Getreide, Wein, Häuten, Fellen und Fleischwaaren. Die Einfuhr des Jahres 1894 betrug nur 34,881.173 Frcs. gegen 40.922.584 Frcs des Jahres 1893 und 42.805.697 Frcs. des Jahres 1892. Der Rückgang der Einfuhr zeigt die gleichen Verhältnisse wie die Ausfuhr; wenn diese letztere sinkt, so wird auch die Einfuhr geringer, doch zeigt sich die Handelsbilanz stets um 9 bis 10 Millionen activ; so war die Ausfuhr des Jahres 1894 um 11,142.076 Frcs. stärker als die Einfuhr. Die Einfuhr zeigt, auf die einzelnen einführenden Staaten vertheilt, folgende Ziffern: Oesterreich-Ungarn 20,529.099 Frcs. England 3.952.153 Frcs., Deutschland 2,814.133 Frcs., Türkei 2,517.401 Frcs., Amerika 1,447.073 Frcs. u. s. w. Die Einfuhr nach Serbien besteht zum grössten Theile aus Industrie-Erzeugnissen, und zwar für 13.894.587 Frcs. Textilwaaren und für 4.844.242 Frcs. Metallwaaren, Maschinen etc. Die anderen Summen der Einfuhr vertheilten sich auf Colonialwaaren, Nahrungsmittel, Garten- und Feldfrüchte. Die Einfuhr Deutschlands ist im Sinken; sie betrug 1893 noch 4,097.105 Frcs. und sank 1894 auf 2,814.133 Frcs., sonach beträgt der Rückgang 30 pCt., wogegen die Einfuhr Oesterreich-Ungarns nur um 3,226.181 Frcs. = 13 pCt. zurückgegangen ist.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 Tonnen Gehalt ist am 1. August nach 61tägiger Fahrt mit 32 Passagieren und 2556 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 5400 kg Wachs (hievon 400 kg für Venedig), 131.000 kg Kaffee, 5460 kg Curiositäten, 1280 kg Bambus, 400 kg Fächer, 4360 kg Matten; aus Shanghai 41.310 kg Unschlitt, 4060 kg Wurzeln, 280 kg Anisöl; aus Hankow 4060 kg Unschlitt, 5850 kg Häute für Venedig; aus Poschow 3937 kg Thee; aus Rangoon 6850 kg Häute; aus Penang 25.260 kg Pfeffer; aus Canton 3840 kg Fächer; aus Batavia 9000 kg Zinn; aus Macassar 55.500 kg Kaffee; aus Hongkong 4575 kg Thee, 68.250 kg Quassia, 2600 kg Palmen, 5700 kg Möbel aus Rohr, 11.400 kg indisches Rohr; aus Madras 1624 kg Häute, 194.250 kg Baumwolle (hievon 92.500 kg für Venedig); aus dem Persischen Golf 25.222 kg Häute; aus Singapore 45.600 kg Kaffee, 85.680 kg Zinn, 7980 kg Häute; aus Calcutta 500 kg Thee, 15.225 kg Ingwer, 135.169 kg Leinwand (hievon 8000 kg für Catacolo und 34.500 kg für Patrasso), 42.889 kg Häute (hievon 4827 kg für Ancona und 38.062 für Venedig), 269.175 kg Baumwolle, 27.304 kg Tamarinde, 4871 kg Steinsalz; aus Colombo 10.000 kg Cocosnüsse, 122.815 kg Cocosöl, 960 kg Zimmt für Venedig; aus Bombay 1065 kg Senf, 218.112 kg Baumwolle (hievon 136.712 kg für Venedig), 301.608 kg Teelseed, 564.898 kg Ricinussamen, (hievon 490.245 kg für Venedig), 50.750 kg Leinsamen für Venedig, 25.375 kg Reps für Venedig; aus Suez 272 kg Därme; aus Port Said 1718 kg Häute für Piräus, 1840 kg Seide und 840 kg Curiositäten. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,257.282 Gulden österr. Währung.

Deutsches Reich. (Hafenverkehr im Jahre 1893/4 in Mainz.) Im Berichtsjahre, d. i. vom 1. April 1893 bis 31. März 1894, sind in Mainz insgesammt angekommen 9917 Personenschiffe (gegen 10.065 in 1892/3), 558 Schleppe (gegen 637), 889 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 6,706.714 Ctr. (gegen 1058 mit einer Gesammttragfähigkeit von 6,847.595 Ctr.), 2554 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 12,304.565 Ctr. (gegen 2712 mit einer Gesammttragfähigkeit von 12,262.217 Ctr.) und 25 Flösse mit einem Bestande 7986 Ctr. (gegen 24 mit einem Bestande von 13.369 Ctr. in 1892/3.) Hievon trafen ein in der Bergfahrt: 4225 Personenschiffe, 460 Schlepper, 462 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,495.348 Ctr. und 945 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 8,004.938 Ctr. In der Thalfahrt 5692 Personenschiffe, 98 Schlepper, 427 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,211.366 Ctr., 1609 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 4,299.627 Ctr. und 25 Flösse mit einem Bestande von 7986 Ctr.

Ausgelaufen sind dagegen aus Mainz in demselben Jahre 9917 Personenschiffe (gegen 10.065 in 1892/3), 558 Schlepper (gegen 637), 889 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 6,706.714 Ctr. (gegen 1058 mit einer Gesammttragfähigkeit von 6,847.595 Ctr.), 2554 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 12,304.565 Ctr. (gegen 2712 mit 12,262.217 Ctr.) und 10 Flösse mit einem Bestande von 5822 Ctr. (gegen 8 mit einem Bestande von 2400 Ctr. in 1892/3). Davon entfallen auf den Bergverkehr 5692 Personenschiffe, 442 Schlepper, 451 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,404.796 Ctr. und 1804 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 6,863.226 Ctr.; auf den Thalverkehr 4225 Personenschiffe, 116 Schlepper, 438 Güterschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,301.918 Ctr., 750 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigheit von 5,441.339 Ctr. und 10 Flösse mit einem Bestande von 5822 Ctr.

Der Gesammtgüterverkehr im Mainzer Rheinhafen betrug 1893/4 in der Zufuhr zu Berg 2,924.392 Ctr., zu Thal 944.384 Ctr., in der Abfuhr zu Berg 107.580 Ctr., zu Thal 574.648 Ctr. Insbesonders wurden zugeführt im Bergverkehr: 17.074 Ctr. Düngemittel aller Art, 3408 Ctr. Soda, 47.326 Ctr. unedle Metalle, roh und als Bruch, 35.332 Ctr. verarbeitetes Eisen aller Art, 158.078 Ctr. Weizen und Spelz, 77.362 Ctr. Roggen, 18.754 Ctr. Hafer, 14.568 Ctr. Gerste, 101.196 Ctr. anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 50.962 Ctr. Oelsaat, 5778 Ctr. Obst, frisches und getrocknetes, 5260 Ctr. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 6160 Ctr. harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 8766 Ctr. harte Schnittwaare, 1466 Ctr. weiche Schnittwaare, 4364 Ctr. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 1952 Ctr. Holzwaaren und Möbel, 1034 Ctr. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 996 Ctr. Bier, 11.850 Ctr. Branntwein, 45.094 Ctr. Wein, 28.962 Ctr. Fische, auch Häringe, 103.854 Ctr. Mehl und Mühlenfabrikate, 28.114 Ctr. Reis, 35.288 Ctr. Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 71.518 Ctr. Zucker, Melasse, Syrup, 3784 Ctr. Rohtabak, 112.284 Ctr. Fette, Oele, 303.318 Ctr. Petroleum und andere Mineralöle, 1,168.780 Ctr. Steinkohlen, 7900 Ctr. Coaks, 36.644 Ctr. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 2600 Ctr. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren; im Thalverkehre: 5616 Ctr. Soda, 1344 Ctr. unedle Metalle, roh und als Bruch, 1028 Ctr. verarbeitetes Eisen aller Art, 1600 Ctr. Weizen und Spelz, 6710 Ctr. Hafer, 2100 Ctr. Gerste, 4720 Ctr. anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 2338 Ctr. Oelsaat, 2400 Ctr. Kartoffeln, 626 Ctr. Obst, frisches und getrocknetes, 954 Ctr. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 720 Ctr. harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 668 Ctr. harte Schnittwaare, 15.600 Ctr. harte Brennholzscheite, 22.094 Ctr. weiche Schnittwaare, 29.664 Ctr. weiche Brennholzscheite, 3300 Ctr. Borke, Lohe, 3842 Ctr. Wein, 5516 Ctr. Salz, 1346 Ctr. Zucker, Melasse und Syrup, 2932 Ctr. Fette, Oele, 22.004 Ctr. Steine und Steinwaaren, 802 Ctr. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 752.584 Ctr. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 9220 Ctr. Flossholz. Abgeführt wurden dagegen im Bergverkehre: 662 Ctr. Soda, 3502 Ctr. unedle Metalle, roh und als Bruch, 9962 Ctr. verarbeitetes Eisen aller Art, 3002 Ctr. Weizen und Spelz, 600 Ctr. Roggen, 1784 Ctr. anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 1322 Ctr. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 710 Ctr. Branntwein, 11.186 Ctr. Wein, 660 Ctr. Zucker, Melasse und Syrup, 10.880 Ctr. Fette, Oele, 2314 Ctr. Petroleum und andere Mineralöle, 8122 Ctr. Steinkohlen, 3760 Ctr. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt; im Thalverkehre: 4958 Ctr. Düngemittel aller Art, 4780 Ctr. Soda, 3698 Ctr. unedle Metalle, roh und als Bruch, 5768 Ctr. verarbeitetes Eisen aller Art, 1000 Ctr. Roggen, 15.080 Ctr. Gerste, 67.828 Ctr. anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 2888 Ctr. Obst, frisches und getrocknetes, 6314 Ctr. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 604 Ctr. harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 914 Ctr. weiche Schnittwaare, 4294 Ctr. Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 716 Ctr. Holzwaaren und Möbel, 1464 Ctr. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 25.260 Ctr. Bier, 100.422 Ctr. Wein, 2324 Ctr. Mehl und Mühlenfabrikate, 984 Ctr. Zucker, Melasse und Syrup, 16.736 Ctr. Fette, Oele, 7670 Ctr. Theer, Pech, Harz aller Art, Asphalt, 2602 Ctr. Thonwaaren, Steingut, Porzellan, 5622 Ctr. Flossholz.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Beim k. k. Landesgerichte Innsbruck als Handelssenat wurde im Handelsregister für Gesellschaftsfirmen, Fol. 177, am 20. August bei der Firma:

„Localbahn Innsbruck-Hall i. T.“

das ausgetretene Verwaltungsrathsmitglied Ludwig Kraus, Privatier in Augsburg, gelöscht und an dessen Stelle Dr. Heinrich Falk, Sparcasse-Director in Innsbruck, eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLII. Stückes.) Das am 28. August herausgegebene CLII. Stück enthält unter

Nr. 1349: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 23. August 1895, Z. 11.153, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Borstenthieren aus dem ungarischen Comitate Sáros nach Krain.

Nr. 1350: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 17. August 1895, Z. 20.661, betreffend das Einfuhrverbot für Rinder in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder aus nachfolgenden von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches, und zwar: 1. aus den Regierungsbezirken Magdeburg, Düsseldorf, Köln und Aachen im Königreiche Preussen; 2. aus der Kreishauptmannschaft Leipzig im Königreiche Sachsen; 3. aus dem Grossherzogthume Sachsen-Weimar und 4. aus dem Herzogthume Anhalt.

Nr. 1351: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 26. August 1895, Z. 31.997, betreffend die Wiedergestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Beróg, Sáros und Unter-Weissenburg in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1352: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 24. August 1895, Z. 14.627/II, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Beróg und Unter-Weissenburg nach Oberösterreich.

Nr. 1353: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. August 1895, Z. 134.121, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus den ungarischen Comitaten Beróg, Sáros und Unter-Weissenburg in die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Nr. 1354: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 23. August 1895, Z. 132.343, betreffend die Bestimmung der Städte Jungbunzlau, Marienbad und Pardubitz als Bestimmungsorte für die Einfuhr von Schweinen aus seuchenfreien Gegenden Ungarns, Croatien-Slavoniens und des Occupationsgebietes.

— (Inhalt des CLIII. Stückes.) Das am 29. August herausgegebene CLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1355: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 23. August 1895, Z. 17.045/IV, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus dem ungarischen Comitate Sáros in das Küstenland.

Nr. 1356: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 28. August 1895, Z. 81.839, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Gebiete der kgl. Freistadt Kecskemet in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1357: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 20. August 1895, Z. 21.228, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem ungarischen Comitate Bács-Bodrogh und der Freistadt Zombor nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1358: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 23. August 1895, Z. 15.973, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus den bosnischen Kreisen Banjaluka und Dolnja Tuzla nach Schlesien.

Notiz: Serbien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einschränkung des Güterverkehres und Einführung eines Lieferfristzuschlages anlässlich der Herbstmanöver.

Im Nachhange zu der in gleicher Angelegenheit unterm 20. August 1895 erlassenen Kundmachung wird Folgendes bekannt gegeben:

Die Massnahmen, welche laut der erwähnten Kundmachung hinsichtlich der daselbst unter a) bezeichneten Strecken getroffen sind, werden auch hinsichtlich der Strecke Linz—Salzburg Anwendung finden.

In der Strecke Budweis — Gaisbach - Wartberg — Linz und Gaisbach - Wartberg — St. Valentin wird am 5. und 6. September 1895 auch der Verkehr von lebenden Thieren und leicht verderblichen Frachtgütern eingestellt. Derlei Sendungen werden in den Stationen dieser Strecke am 5. und 6. September 1895 nicht zur Beförderung angenommen. Für die nach Stationen der genannten Strecke bestimmten oder diese Strecke durchfahrenden lebenden Thiere und leicht verderblichen Frachtgüter wird in Gemässheit des § 63, Abs. 3, des Betriebsreglements, bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr für die Zeit vom 5. bis einschliesslich 6. September 1895 eine Zuschlagsfrist von zwei Tagen zu den regelmässigen Lieferfristen festgesetzt.

Wien, am 27. August 1895. [623]

Bayerisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes

Mit 15. October 1895 gelangt an Stelle des mit gleichem Tage ausser Kraft tretenden Tarifes für den Bayerisch-Oesterreichischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. Mai 1893 ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen auch die im Tarife für den Oesterreichisch-Bayerisch-Hessisch-Pfälzischen Personenverkehr vom 1. Juni 1893 enthaltenen Fahrpreise zwischen Stationen der verstaatlichten Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen andererseits aufgehoben werden.

Der neue Tarif, von dem Exemplare bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 kr. erhältlich sind, enthält Aenderungen der bisherigen Fahrpreise.

Wien, am 24. August 1895. [624]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen.

Tarifheft B.

Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 tritt im obbenannten Kohlenverkehre für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau und Kattowitz ein besonderer Ausnahmetarif, Heft B, in Kraft.

Durch diesen Tarif werden die im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandsgütertarife, Heft I und II, bestehenden bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 49, bezw. Nr. 38 von den Stationen Dombrau, Karwin und Trzynietz nach den Stationen Berlin (Görl. und Schles. Bahnhof), Breslau O.S., Gleiwitz, Kattowitz und Ratibor, sowie die in dem vom 1. April 1892 giltigen Ausnahmetarife des Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres Heft II für Coakssendungen in den Stationsverbindungen Trzynietz-Friedrichshütte und Trzynietz-Königshütte O.S. enthaltenen Frachtsätze aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu haben.

Budapest, am 28. August 1895. [625]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einstellung des Frachtgüterverkehres auf der Strecke Kufstein — Franzensfeste und Festsetzung eines Lieferfristzuschlages von fünf Tagen zu den regelmässigen Lieferfristen anlässlich der Militärmanöver im September 1895.

Es wird hiemit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen (Erlass Nr. 16.471/III vom 27. August 1895) anlässlich der Anfangs September 1895 in Böhmen stattfindenden Militärmanöver der Civil-Frachtgüterverkehr (mit Ausnahme der Transporte von lebenden Thieren und leicht verderblichen Frachtgütern) in der Zeit vom 5. bis inclusive 8. September 1895 in der Strecke Kufstein—Franzensfeste eingestellt wird.

Weiters wird im Sinne des § 63, Absatz 3, des Betriebsreglements, bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen für den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr eine Zuschlagsfrist von fünf Tagen zu den regelmässigen Lieferfristen für die nach Stationen der Strecke Kufstein—Franzensfeste bestimmten oder diese Strecke transitirenden Civil-Frachtgüter (ausnahmlich lebender Thiere und leicht verderblicher Frachtgüter) für die Zeit vom 4. bis 13. September 1895 festgesetzt.

Wien, am 27. August 1895. [626]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Peri der süditalienischen Eisenbahnen in den Frachtgut-Ausnahmetarif Nr. 11.

Mit 15. September 1895 wird die Station Peri in den Frachtgut-Ausnahmetarif Nr. 11, giltig für Wein, gewöhnlicher, Wermuthwein und Weintrauben, gepresste mit dem Most, bei Aufgabe in Wagenladungen einbezogen, und können daher vom bezeichneten Tage ab derartige Sendungen von Peri nach deutschen Stationen directe abgefertigt werden.

Die bezüglichen Schnittsätze sind folgende:

	Francs per Tonne
Peri Station—Peri transit	1·27
Peri Station—Chiasso transit	12·66

bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Wien, am 28. August 1895. [627]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc. Tarif vom I. Jänner 1892.

Einführung eines Nachtrages 5.

Mit 1. October 1895 tritt zum rubricirten Tarife ein Nachtrag 5 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für einige Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und kann von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 23. August 1895. [628]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Tarife vom 1. April 1895 auf Seite 97, 126 und 132 für die Station Weimar (Weimar-Geraer Eisenbahn) enthaltenen Frachtsätze für Borstenvieh, sowie die Fahrgelder für Thierbegleiter sammt den auf den Verkehr mit dieser Station bezüglichen Instradirungsbestimmungen treten mit 1. November 1895 ausser Kraft.

Wien, am 28. August 1895. [629]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Directer Güterverkehr.) Nach eingegangener Mittheilung kommt es vor, dass von Fabriken und Lagern glasirte Thonplatten und Fliesen in den Frachtbriefen einfach als Thonplatten oder Fliesen declarirt und deshalb zu den Sätzen des Specialtarifes III abgefertigt werden.

Unter Hinweis auf die Position „Thonwaaren" der Güterclassification des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I (Nachtrag I, Seite 84), wonach nur unglasirte Thonplatten nach Specialtarif III tarifiren, wird den Güterdienststellen zur Vermeidung von Frachthinterziehungen besondere Achtsamkeit bei derartigen Transporten zur Pflicht gemacht.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Holzausnahmetarif vom 1. März 1884. (Einbeziehung von Stationen.) Am 10. August sind die nachstehend verzeichneten Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld zu den um die beigesetzten Beträge erhöhten Frachtsätzen der Station Altenhunden in den oben bezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen worden:

	Anstossbeträge für 100 kg in Mark Classe A und B
Fleckenberg	0·05
Fredeburg	0·07
Gleidorf	0·06
Langenei	0·01
Lenne	0·04
Saalhausen	0·03
Schmallenberg	0·06

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Holz-Ausnahmetarif vom 1. März 1884. (Aenderung von Frachtsätzen.) In den Schnittfrachtsätzen für die Station Kraghammer (E.D.B. Elberfeld) treten folgende Aenderungen ein:

Nach und von	Schnittpunkt I		III		IV		VI		
	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark								
	Kilometer	Classe A u. B	Kilometer	Classe A u. B	Kilometer	Classe A u. B	Kilometer	Classe A	Classe B
Kraghammer . . .	223	0·73	404	1·28	508	1·59	576	1·79	1·69

Auf Seite 3 des Nachtrages X ist Vormerkung zu machen

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Einbeziehung der Station Rückers-Reinerz.) Mit Wirksamkeit vom 15. August wurde die Station Rückers-Reinerz der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau in den Tarif einbezogen. Die directen Tarifkilometer sind durch Anstoss von 20 km an diejenigen für Glatz zu bilden. Gleichzeitig wurde die Station Rückers-Reinerz in die Schnitttafel II des Ausnahmetarifes 1 für Güter der österreichischen Stückgutclasse II, Seite 132 des Tarifes, mit folgenden Schnittsätzen aufgenommen:

Von und nach	Nördlich vom Schnittpunkte 1	2	3	4	5	6
	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark					
Rückers-Reinerz	3·93	4·05	3·92	3·82	5·21	5·16

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. (Einbeziehung der Station Rückers-Reinerz.) Mit Wirksamkeit vom 15. August wurde die Station Rückers-Reinerz der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau in den Tarif einbezogen. Die directen Tarifkilometer sind durch Anstoss von 20 km an diejenigen für Glatz zu bilden. Gleichzeitig wurde die Station Rückers-Reinerz in die Schnitttafel II des Ausnahmetarifes 1 für Güter der österreichischen Stückgutclasse II — Seite 64 des Tarifes — mit folgenden Schnittsätzen aufgenommen:

Von und nach	Nördlich vom Schnittpunkte 1	2	3
	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark		
Rückers-Reinerz .	3·93	3·82	—

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. (Gütertarif auf den Localbahnen Cham-Waldmünchen und Langenzenn-Wilhermsdorf.) Der Güterverkehr der demnächst zur Eröffnung kommenden Localbahnen Cham-Waldmünchen und Langenzenn-Wilhermsdorf mit den übrigen Deutschen Eisenbahnen (vergl. die Seite 5 des Bayerischen Vicinal- und Localbahn-Schnitttarifes vom 1. Juli 1895 aufgeführten Gütertarife) wird bis zur Ausgabe eines Nachtrages zum vorgenannten Schnitttarife nicht direct abgefertigt, sondern auf den Stationen Cham und Siegelsdorf nach den für diese Stationen giltigen Frachtsätzen des jeweiligen directen Deutschen Gütertarifes und den nachstehenden Transitsätzen umkartirt, wobei für die Local-, bezw. Vicinalbahnstrecke Mindestfrachten nicht berechnet werden.

nachstehende Transitsätze pro 100 Kilogramm in Mark

Es gelten	Entfernung in Kilometer	Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclassen		Specialtarife				Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes II	Ausnahmetarif für Stammholz
					A^1	B	A^2	I	II	III		
zwischen Cham und												
Waldmünchen	22	0·60	0·34	0·28	0·21	0·19	0·17	0·16	0·14	0·11 *)	0·13	0·12
Zillendorf	17	0·50	0·29	0·24	0·17	0·16	0·15	0·14	0·12	0·10 *)	0·11	0·11
zwischen Siegelsdorf und												
Laubendorf	10	0·34	0·21	0·18	0·13	0·12	0·11	0·11	0·10	0·08 *)	0·09	0·09
Wilhermsdorf	13	0·40	0·24	0·20	0·15	0·14	0·13	0·12	0·11	0·09 *)	0·10	0·10

*) Für die Seite 43 und 44 oben genannten bayerischen Vicinal- und Localbahn-Schnitttarifes genannten Düngemittel:

Cham—Waldmünchen . . . . . Specialtarif III: 0·05 Mark für 100 kg
Cham—Zillendorf . . . . „ III: 0·04 „ „ 100 „
Siegelsdorf—Laubendorf . . . . „ III: 0·02 „ „ 100 „
Siegelsdorf—Wilhermsdorf . . . „ III: 0·03 „ „ 100 „

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transitsätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Frachtermässigungen für frische Nüsse und Maronen.) Die im Tarifanzeiger Nr. 56 vom 29. December 1894 unter Nr. 134.153/65.946 III veröffentlichten Frachtermässigungen für frisches Obst in der Richtung nach Belgien, sowie zur Ausfuhr über die belgischen Seehäfen werden fortab, und zwar in der Zeit vom 15. Mai bis 31. December jeden Jahres, auch für die Artikel frische Nüsse und Maronen wieder gewährt.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Frachtermässigungen für frische Nüsse und Maronen.) Die im Tarifanzeiger Nr. 56 vom 29. December 1894 unter Nr. 134.153/25.189 III veröffentlichten Frachtermässigungen für frisches Obst in der Richtung nach den Niederlanden, sowie zur Ausfuhr über die niederländischen Seehäfen werden fortab, und zwar in der Zeit vom 15. Mai bis 31. December jeden Jahres, auch für die Artikel frische Nüsse und Maronen wieder gewährt.

Saarkohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1893. Für die Verkehrsleitung der von den preuss. Saargrubenstationen nach den bayer. Stationen der Gruppe 1 direct abgefertigten Sendungen sind unter Aufhebung der abweichenden Verfügung in der Bekanntmachung Nr. 5 (T.-A. 14 vom 28. März 1894) seit 1. August wieder die Vorschriften auf Seite 80 des Tarifes in Kraft gesetzt worden.

Badisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Nachtrag VI.) Mit Giltigkeit ab 1. September gelangt der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält:

Aenderungen zu Abschnitt A (Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung).

Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E (Kilometerzeiger).

Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F (Tariftabellen).

Sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Nachtrag VII.) Mit Giltigkeit vom 1. September gelangt der Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält:

Aenderungen zu Abschnitt A (Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung).

Ergänzungen zu Abschnitt E (Kilometerzeiger).

Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F (Tariftabellen).

Aenderungen von Stationsnamen.

Berichtigungen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag IV.) Mit Giltigkeit ab 1. September gelangt der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe wird nur an die Dienstesstellen abgegeben.

Ostdeutscher Güterverkehr. (Ausnahmetarif 18). Mit dem 1. September wird im ostdeutschen Güterverkehr (Ausnahmetarif 18) ein Ausnahmesatz für Flachs in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg von Mehlsack, Station des Directionsbezirkes Königsberg, nach Freiburg in Schlesien, Station des Directionsbezirkes Breslau, widerruflich eingeführt. Derselbe beträgt 1·47 Mk für 100 kg.

Güterverkehr Grossh. Badische Staatseisenbahnen — Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb. (Umladegebühr.) Mit Wirkung vom 1. October wird für alle auf der Abzweigstation Dinglingen nach und von der Nebenbahn Rhein—Lahr—Seelbach übergehenden Stückgüter eine Umladegebühr, und zwar:

für Eilgut 8 Pf.
„ Frachtgut 4 „ für je 100 kg

in die Frachtsätze eingerechnet.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895. Auf Seite 104 ist unter Nr. XXXV folgende Bestimmung nachzutragen:

„Sendungen mit der Frachtbriefvorschrift Wolnzach werden nach Marktwolnzach abgefertigt.“

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. Mit Giltigkeit vom 1. September ab wird die Station Prinz Ludwigshöhe der Isarthalbahn mit den um 5 km erhöhten Entfernungen für München Isarthalbahn in den directen Tarif einbezogen.

Ausserdem kommen bei Prinz Ludwigshöhe nach Massgabe der Bestimmungen auf Seite 5 des Tarifes folgende Kilometerzuschläge in Anwendung:

bei Eilgut . . . . 4 km
bei Allgemeine Stückgutclasse . . . . 6 km
bei allen übrigen Classen, Special- und Ausnahmetarif 6 km.

Serbische Staatsbahnen. (Gewährung von Frachtbegünstigungen für den Transport landwirthschaftlicher Maschinen.) Der serbische landwirthschaftliche Verein, welcher zur Hebung der Landwirthschaft Seitens des Staates mit allen möglichen Begünstigungen (zoll- und gebührenfreie Einführung von Sämereien, landwirthschaftlichen Geräthen und Maschinen) ausgestattet wird, erhielt in jüngster Zeit Seitens der Direction der Serbischen Staatsbahnen auch die Begünstigung eingeräumt, für sämmtliche Seitens dieser Gesellschaft nach dem Innern des Landes zu expedirenden landwirthschaftlichen Geräthe und Maschinen ohne Unterschied der Provenienz nur die Hälfte der Frachtgebühren entrichten zu müssen. Diese Massregel wird von wesentlicher Bedeutung für den Maschinenexport aus dem Bereiche der österreichisch-ungarischen Monarchie sein.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1316	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohes, unreines Salzgestein	Wieliczka	Hruschau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufgabe mit directen Frachtbriefen bis zur Bestimmungsstation. Die Sendungen müssen an eine Fabriksunternehmung adressirt und zu Fabrikationszwecken verwendet werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif-Theil II, Heft 6 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	kr. 43·0	kr. 25·3	kr. 17·7	Im Kartirungswege		*) Hiedurch wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 138 vom 1. December 1894, unter fortl. Nr. 2191, publicirte ermässigte Frachtsatz ausser Kraft gesetzt
					Mähr.-Ostrau und Ostrau-Montanbahn				42·8	25·5	17·3			
					Petrowitz				38·3	22·5	15·8			
					Szczakowa*)				30·2	15·3	14·9			
1317	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Obst, frisches	Pössnitz, Station der Südbahn-Gesellschaft	München C.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. September 1895 bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1895			Mark 3·21		Im Kartirungswege		
					München O.B.					3·14				
					München S.B.					3·17				
1318	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cement der Position C. 5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	a) Myslowitz b) Szczakowa	Bursztyn	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) 60, b) 58		Im Kartirungswege		
					Halicz					a) 61, b) 59				
					Hliboka					a) 76, b) 74				
					Husiatyn					a) 77, b) 75				
					Przeworsk					a) 39, b) 37				
					Sędziszow					a) 33, b) 31				
					Skawce					a) 24, b) 22				
					Tłumacz-Pałahicze					a) 65, b) 63				
					Zagórz					a) 44, b) 42				

1319. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen — Betheiligten Verwaltungen

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 97 vom 20. August 1895, unter fortlaufender Nr. 1262, bezw. Nr. 100 vom 27. August 1895, unter fortlaufender Nr. 1291, verlautbarten ermässigten Frachtsätze für Eier-Transporte russischer Herkunft nach Eger finden auf Sendungen Anwendung, welche entweder mit directen nach einer süddeutschen Station lautenden Frachtbriefen oder mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche auf die Station Eger lauten und mit der Bemerkung versehen sind, dass die betreffende Sendung nach Süddeutschland bestimmt ist.

Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Süddeutschland auch thatsächlich erfolgen, widrigenfalls die Fracht auf die für den Locoverkehr mit Eger bestehenden Frachtsätze erhöht wird.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1320	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter (exclus. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol	Pardubic (St.E.G.) loco	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	16·9	8	8·9	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Prachovic					16·5	8	8·5			
1321	Südbahn-Gesellschaft		Grieskohle	Trifail	Kühnsdorf	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	82 Heller	67 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		

1322 Südbahn-Gesellschaft

Ergänzung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 115 vom 9. October 1894, sub Pos. 1704, für Getreide aller Art ab diversen ungarischen Stationen nach Laibach S.B. und Cilli und für die hieraus erzeugten Mahlproducte ab Laibach S.B. und Cilli nach Triest S.B. oder Fiume, mit der Bestimmung zum Exporte nach England publicirte Frachtbegünstigung hat bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895 unter Aufrechthaltung der sonstigen Bestimmungen dieser Publication auch für solche Transporte Giltigkeit, bei welchen die Mahlproducte innerhalb dreier Monate nach dem Einlangen in Triest S.B. oder Fiume nach belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen zur Verschiffung gelangen und die erfolgte Verschiffung in der vorgeschriebenen Weise bestätigt wird.

Bau-Ausschreibung.

Auf der im Namen und für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Wiener Stadtbahn sind nachstehende Bauausführungen im Offertwege zu vergeben;

a) Die Ausführung von Unterbauarbeiten im Baulose 0 c der Gürtelline von dem Ende der Haltestelle Gumpendorferstrasse bis zur Haltestelle Westbahnhof.

b) Die Ausführung der in der Haltestelle Unter-Döbling im Baulose 13 der Vorortelinie herzustellenden Hochbauarbeiten.

Die Bauvergebung erfolgt theils auf Nachmass um Einheitspreise, theils gegen Pauschalpreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen ad a) 542.963. fl., ad b) 75.000. fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formularien hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der Baudirection für die Wiener Stadtbahn, VII. Mariahilferstrasse 126, und ad a) bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie, XV. Neubaugürtel 34, ad b) bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Vorortelinie, XV. Gerstnerstrasse Nr. 1, einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens am 23. September 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction, XV. Administrationsgebäude der k. k. Staatsbahnen, einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im August 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Die Längen

der für den

öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen

mit Dampf- (auch elektrischem) Betriebe

in den

im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern

(einschliesslich Liechtenstein)

am 31. December 1894.

Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Laut Nr. 73 des „Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“, Jahrgang 1894, betrug die Länge der mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), am Schlusse des Jahres 1893, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . 15.967·889 km
Betriebslänge . . . . 16.154·790 „

Im Laufe des Jahres 1894 sind nachstehende Längen hinzugekommen:

I. Neueröffnete Bahnstrecken:

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge*)	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		in Kilometer						
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.							*) Eigenthumslänge, Bahnlänge.
	a) K. k. Staatsbahnen.							
	Kaiserin Elisabeth-Bahn							
1	Schleppbahn Bahnhof Linz—Linz Donau-umschlagplatz	3·653	4·333	.	.	4·333	.	
2	**Stanislau-Woronienka**	95·561	94·112	.	0·904[1])	95·016	.	1) Von Mitte Aufnahmsgebäude Stanislau bis zum Beginne des als zweites Geleise neben der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn bis Chryplin geführten Geleises gemeinsam mit der L.C.J.B.
	b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.							
	Unterkrainer Bahnen							
3	Fortsetzungsstrecke Grosslupp-Rudolfswerth der Linie Laibach-Rudolfswerth	53·851	53·855	.	.	53·855	.	
4	Rudolfswerth-Strascha	8·308	8·294	.	.	8·294	.	
	Localbahnen.							
	K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft							
5	Monfalcone (Ronchi)-Cervignano	16·555	16·353	.	0·040[2])	16·393	.	2) Von Mitte Aufnahmsgebäude Monfalcone bis zur Abzweigung gegen Cervignano gemeinsam mit der S.B.
	Gailthalbahn							
6	Arnoldstein-Hermagor	30·471	30·220	.	0·466[3])	30·686	.	3) Von Mitte Aufnahmsgebäude Arnoldstein bis zum Abzweigungswechsel gegen Hermagor gemeinsam mit der K.R.B., Linie St. Valentin-Tarvis.
	Steiermärkische Localbahnen							
7	Unzmarkt-Mauterndorf (schmalspurig*) . .	76·281	76·119	.	.	76·119	.	*) Spurweite 0·760 m.
8	**Wotic-Selčan**	16·620	16·410	.	0·205[4])	16·615	.	4) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wotic bis zum Abzweigungswechsel gegen Selčan gemeinsam mit der K.F.J.B., Linie Gmünd-Prag.
	II. Privatbahnen.							
	Auspitzer Localbahn							
9	Auspitz Station-Auspitz Stadt	6·831	6·780	.	.	6·780	.	
	Baden-Vöslau, elektrischer Betrieb (normalspurig)							
10	Baden-Helenenthal	3·249	3·174	.	.	3·174	.	
	Brünner Localbahn-Gesellschaft							
	Přivoz—Mährisch-Ostrau—Witkowitz . . .	6·062	5·888	.	.	5·888	.	
	Verbindungsgeleise mit dem Frachtenbahnhofe Mährisch-Ostrau der K.F.N.B. . .	1·050	0·946	.	.	0·946	.	
	Mährisch-Ostrau Localbahnhof—Ostrawitzabrücke**)	0·808	.	.	.	.	.	**) Betrieb nicht eröffnet.
	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	25·275	25·031	.	0·149[5])	25·180	.	5) Von Mitte Aufnahmsgebäude Deutschbrod bis Eigenthumsgrenze gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz†)	0·212	0·212	.	.	0·212	.	†) Spurweite 1·000 m, Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung, mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.
	Fürtrag . . .	344·787	341·727	.	1·764	343·491	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Bau-länge*)	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		in Kilometer						
	Uebertrag . . .	344·787	341·727	.	1·764	343·491	.	*) Eigenthumslänge, Bahnlänge.
	Gmunden Station-Gmunden Stadt, elektrischer Betrieb**)	2·552	2·530	.	.	2·530	.	**) Spurweite 1·000 m.
	Lemberger Strassenbahn, elekt. Betrieb***)							***) Spurweite 1·000 m.
	Staatsbahnhof-Łyczaków	5·814	5·814	.	.	5·814	.	
	Abzweigung Hetmanskagasse-Sofienschule .	1·933	1·940	.	.	1·940	.	
	Abzweigung Peter Paulkirche-Friedhof . . .	0·545	0·579	.	.	0·579	.	
	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn							
	Gablonz-Tannwald	14·605	14·792	.	0·407[1])	15·199	.	1) Von Mitte Aufnahmsgebäude Tannwald bis Eigenthumsgrenze gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf	6·625	6·694	.	.	6·694	.	
	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft							
	Ischl Staatsbahnhof bis zum Anschluss an die Localbahnlinie bei Pfandl (schmalspurig†)	3·781	3·730	.	.	3·730	.	†) Spurweite 0·760 m.
	Neueröffnete Bahnstrecken: Zusammen .	380·642	377·806	.	2·171	379·977	.	

Mit Rücksicht auf die Eröffnungsdaten der oberwähnten neuen Bahnstrecken sind im Jahre 1894 durchschnittlich im Betriebe gestanden:

Strecke	Betriebslänge in km	Tag der Eröffnung	Betriebstage	1894 durchschnittlich im Betriebe gestandene km
Lemberger Strassenbahn, Theilstrecke: Staatsbahnhof-Hetmanskagasse-Sofienschule	5·000	31. Mai	215	2·945
Grosslupp-Rudolfswerth	53·855	1. Juni	214	31·575
Rudolfswerth-Strascha	8·294	1. Juni	214	4·863
Monfalcone-Cervignano	16·393	11. Juni	204	9·162
Ischl Staatsbahnhof-Ischl Localbahn bei Pfandl	3·730	3. Juli	182	1·860
Gablonz-Wiesenthal, Theilstrecke der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	7·253	12. Juli	173	3·438
Baden-Helenenthal	3·174	16. Juli	169	1·470
Auspitz Station-Auspitz Stadt	6·780	18. Juli	167	3·102
Schleppbahn zum Donauumschlagplatz in Linz	4·333	1. August	153	1·816
Arnoldstein-Hermagor	30·686	11. August	143	12·022
Gmunden Station-Gmunden Stadt	2·530	13. August	141	0·977
Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz und Verbindungsgeleise mit dem Frachtenbahnhofe Mähr.-Ostrau der K.F.N.B.	6·834	18. August	136	2·546
Deutschbrod-Humpoletz	25·180	2. September	121	8·347
Wotic-Selčan	16·615	1. October	92	4·188
Unzmarkt-Mauterndorf	76·119	9. October	84	17·518
Wiesenthal-Tannwald, Theilstrecke der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	7·946	11. October	82	1·785
Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf, Flügel der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	6·694	15. October	78	1·430
Lemberger Strassenbahn, Theilstrecke: Hetmanskagasse-Peter Paulkirche	2·190	30. October	63	0·378
Stanislau-Woronienka	95·016	20. November	42	10·933
Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz	0·212	25. November	37	0·021
Lemberger Strassenbahn, Theilstrecken: Peter Paulkirche-Łyczaków und Peter Paulkirche-Friedhof	1·143	12. December	20	0·063

II. Längenänderungen bestehender Bahnen im Laufe des Jahres 1894.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Mehrlänge		Minderlänge		Anmerkung
	Baulänge	Betriebslänge	Baulänge	Betriebslänge	
	Kilometer				
I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.					Die Längenänderung trat ein:
a) K. k. Staatsbahnen.					
Budweis-Salnau	0·062	.	.	3·385	nächst Budweis bei der Abzweigung aus der Linie St. Valentin—Budweis in Folge Verstaatlichung der Localbahn Budweis—Salnau
Donauuferbahn (Nussdorf-Kaiserebersdorf)	.	.	0·008	0·155	in Folge Umgestaltungen in der Station Nussdorf
Dux-Bodenbacher Eisenbahn					
Osseg-Komotau	.	0·033	0·997	.	in Folge Umlegung der Bahn bei Wiesa anlässlich Errichtung der Station Wiesa d. P.D.B.
Herzogenburg-Krems-Siegmundsherberg					
Herzogenburg-Krems	0·001	0·001	.	.	in den Stationen Krems, Hadersdorf, Siegmundsherberg in Folge Verstaatlichung der Localbahn Herzogenburg-Krems-Siegmundsherberg
Hadersdorf-Siegmundsherberg	0·155	.	.	.	
Galizische Transversalbahn					
Zwardon-Saybusch	.	.	0·007	0·007	in der Station Saybusch-Zablocie anlässlich Verlängerung des Aufnahmsgebäudes
Saybusch—Neu-Sandez	0·007	0·007	.	.	
Stanislau-Husiatyn	.	.	0·516	.	in der Station Chryplin in Folge Geleiseänderungen anlässlich Ausführung der Linie Stanislau-Woronienka
Kaiser Franz Josef-Bahn					
Absdorf-Krems	.	0·001	0·006	.	in der Station Krems anlässlich neuer Kilometrirung
Niederösterreichische Staatsbahnen					
Leobersdorf-St. Pölten	0·013	.	.	.	in der Station St. Pölten in Folge Aenderung der Geleiseanlagen
Nusle-Modřan	0·164	.	.	.	in der Station Nusle-Vršovic in Folge Verstaatlichung der Localbahn Nusle-Modřan
Prag-Duxer Eisenbahn					
Prag (Smichow)-Obernitz-Brüx-Osseg-Klostergrab-Eichwald-Moldau	0·274	0·274	.	.	in Folge Umlegung der Bahn bei Wiesa anlässlich Errichtung der Station Wiesa
Verbindungsgeleise nächst der Station Wiesa	.	.	0·625	0·845	
Tuln-St. Pölten	0·325	.	.	.	in den Stationen Tulln und St. Pölten in Folge Verstaatlichung der Localbahn Tulln-St. Pölten
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer.					
Unterkrainer Bahnen					
Grosslupp-Gottschee	0·061	.	.	.	in der Station Grosslupp anlässlich Ausbaues der Fortsetzungsstrecke Grosslupp-Rudolfswerth
Welser Localbahn-Gesellschaft					
Schleppbahn zum Donaulandungsplatz in Aschach	0·773	0·873	.	.	in Folge der in den Vorjahren nicht zum Ausdruck gebrachten, in die Längen der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen jedoch einzubeziehenden Bau- und Betriebslänge der Schleppbahn zum Donaulandungsplatz in Aschach
II. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.					
Kgl. Preussische Staatsbahnen					
Dzieditz-Reichsgrenze (Pless)	.	0·004	.	.	in Folge Verlängerung des Aufnahmsgebäudes in der Station Dzieditz
III. Privatbahnen.					
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn					
Aussig-Aussig Landungsplatz	0·287	0·287	.	.	in Folge Verlängerung des stromabwärts gelegenen Landungsplatzes
Fürtrag	2·122	1·480	2·159	4·392	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Mehrlänge Baulänge	Mehrlänge Betriebslänge	Minderlänge Baulänge	Minderlänge Betriebslänge	Anmerkung
	Kilometer				
Uebertrag . .	2.122	1·480	2·159	4·392	
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn					
Prag (Bubna)-Komotau-Eger	.	.	0·001	.	in Folge Geleiseumgestaltungen in den Stationen Komotau und Hostivic
Prag (Smichow)-Hostivic	.	.	0·001	.	
Komotau-Krima-Reichsgrenze (Reitzenhain) .	0·001	.	.	.	
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn					
Wien-Krakau	.	.	0·013	0·023	in Folge Geleiseänderungen am Wiener Bahnhofe und in Folge Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Krakau
Dzieditz-Saybusch	.	0·007	.	0·004	in Folge Vergrösserung der Aufnahmsgebäude in Dzieditz, Saybusch-Zablocie, Trzebinia und Göding
Trzebinia-Reichsgrenze (Myslowitz)	.	.	.	0·013	
Krakau—Podgórze-Bonarka	.	.	.	0·010	
Göding-K. k. Aerarial-Tabak-Fabrik	.	0·026	.	.	
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn					
Zellerndorf-Siegmundsherberg	.	.	.	0·011	in der Station Siegmundsherberg anlässlich Herstellung eines gemeinschaftlichen Aufnahmsgebäudes.
K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn					
Mähr.-Ostrau—Friedland	0·006	0·006	.	.	in Folge Linienverlegung bei Erbauung des Rangirbahnhofes Witkowitz
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn					
Pardubitz-Reichenberg-Reichsgr. (Seidenberg)	0·007	0·007	.	.	in Folge Trasseverlegung bei km 138·4
K. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn					
Ebenfurth-Ungar. Grenze (Neufeld)	.	.	0·954	.	in Folge Verkaufes der Strecke Ungarische Grenze (Mitte Laithabrücke) bis Neufeld an die R.Oe.E.E.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft					
Verbindung mit den Magazinsgeleisen der Oe.U.St.E.G.	0·221	0·221	.	.	in Folge der in den Vorjahren nicht zum Ausdruck gebrachten, in die Längen der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen jedoch einzubeziehenden Bau- und Betriebslänge des Verbindungsgel. zum Frachtenbahnhofe m. d. Oe.U.St.E.G.
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft					
Ischl Localbahnhof-Pfandl	.	.	.	0·463	in Folge Auflassung der Strecke Ischl-Localbahnhof bis zur Abzweigung gegen Ischl-Staatsbahnhof bei Pfandl
Ischl Staatsbahnhof-Salzburg Localbahnhof .	0·122	0·122	.	.	in Folge neuer Kilometrirung der Strecke Pfandl-Salzburg
Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft					
Matzleinsdorfer Viaduct—Wr.-Neudorf . . .	.	.	0·001	0·059	in Folge neuer Kilometrirung der Strecke Wien-Wr.-Neudorf
Summe . .	2·479	1·869	3·129	4·975	
Die Längenänderungen bestehender Bahnen ergeben sonach im Ganzen:					
Bei der **Baulänge** einen Abfall von	.	.	0·650	.	
Bei der **Betriebslänge** einen Abfall von . .	.	.	.	3·106	

Zweite Geleise wurden während des Jahres 1894 dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In der Strecke Prag (Bubna)-Komotau-Eger der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 7·762 km

Dagegen kamen in Abfall:

In der Strecke Wien-Krakau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 0·013 km

Sonach ein Zuwachs von . 7·749 km

III. Gesammtlänge der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1894.

Die Gesammtlänge der öffentlichen, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inclusive Liechtenstein (mit Ausschluss der Schleppbahnen), betrug am Schlusse des Jahres 1894, und zwar:

Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) . . . . 16.348·835 km
Betriebslänge . . . . 16.531·661 „

Diese Gesammtlänge vertheilt sich unter 84 verschiedene Besitzer, nämlich: 5 Staatsverwaltungen (k. k. österreichische, kgl. bayerische. kgl. preussische und kgl. sächsische Staatsverwaltung, bosnisch-herzegowinische Landesregierung) und 79 theils rein cisleithanische, theils gemeinsame Privatunternehmungen, wie folgt:

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.										
	a) k. k. Staatsbahnen.										
1	**Arlberg-Bahn** (Innsbruck-Bludenz)	135·184	.	11·629	.	135·802	.	0·478 [1]	136·280	.	[1]) In der Station Innsbruck gemeinsam mit der Südbahn-Gesellschaft.
	Pèage-Strecke Wörgl-Innsbruck	.	.	.	.	.	.	59·563 [2]	59 563	.	[2]) Eigenthum der Südbahn-Geselschaft.
	Zusammen .	135·184	.	11·629	.	135·802	.	60·041	195·843	.	
2	**Böhmisch-Leipa—Niemes** *) . . . . . (Localbahn)	18·277	.	.	.	17·897	.		17·897	.	*) Ab 1. Jänner 1894 vom Staate eingelöst.
3	**Böhmisch-Mährische Transversalbahn**										
	Wessely-Neuhaus-Iglau	92·328	.	.	.	92·774	.	0·157 [3]	92·931	.	[3]) Im Bahnhofe Iglau gemeinsam mit der Oe. N. W. B.
	Obercerekve-Tabor	68·794	.	.	.	69·433	.	.	69·433	.	
	Tabor-Pisek	59·021	.	.	.	59·780	.	.	59·780	.	
	Putim-Ražice	2·727	.	.	.	3·317	.	.	3·317	.	
	Horažďovic-Klattau	57·825	.	.	.	58·233	.	.	58·233	.	
	Janovic-Taus	31·691	.	.	.	31·680	.	.	31·680	.	
	Zusammen .	312·386	.	.	.	315·217	.	0·157	315·374	.	
4	**Braunau-Strasswalchen** . . . . . . (Localbetrieb)	36·966	.	.	.	37·544	.	.	37·544	.	
5	**Budweis-Salnau** **) . . . . (Localbahn)	71·543	.	.	.	71·348	.	.	71·348	.	
6	**Chodau-Neudek** **) . . . . (Localbahn)	13·723	.	.	.	13·657	.	.	13·657	.	
7	**Czernowitz-Nowosielitza-Reichsgrenze** **) **Russ. Nowosielitza** . . . . (Localbahn)	31·378	.	1·335	.	31.378		5·218 [4]	36·596	.	**) Ab 1. Jänner 1894 vom Staate eingelöst. [4]) In der Station Zuczka (0·038 km) und von der Einmündung nächst der Station Czernowitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst (1·690 km) gemeinsam mit der L.C.J.E. Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Russisch-Nowosielitza 3·490 km lang (österr. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.
8	**Dalmatiner Bahn**										
	Spalato-Knin . . . . (Localbetrieb)	102·969	.	.	.	102·043	.	.	102·043	.	
	Perkovic-Slivno-Sebenico . . . (Localbetrieb)	21·683	.	.	.	21·509	.	.	21·509	.	
	Zusammen .	124·652	.	.	.	123·552	.	.	123·552	.	
9	**Dniester-Bahn**										
	Chyrów-Stryj	100·273	.	.	.	100·516	.	0·423 [5]	100·939	.	[5]) In der Station Chyrów gemeinsam mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn.
	Drohobycz-Boryslaw	11·430	.	.	.	11·576	.	.	11·576	.	
	Verbindungsgeleise mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn in Chyrów	0·811	.	.	.	0·811	.	.	0·811	.	
	Zusammen .	112·514	.	.	.	112·903	.	0·423	113·326	.	
10	**Donau-Uferbahn**†) (Nussdorf-Stadlauer Brücke-Kaiser Ebersdorf) . . . . (Localbetrieb)	13·501	.	.	.	13·644	.	.	13·644	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
11	**Dux-Bodenbacher Eisenbahn**										
	Dux-Ladowitz—Bodenbach	51·823	.	.	.	51·800	.	0·031 [6]	51·831	.	[6]) In der Station Bodenbach (0·031 km) gemeinsam mit der Oe. U. St. E. G.
	Verbindungsgeleise nächst Dux	0·347	.	.	.	0·347	.	0·034 [7]	0·381	.	[7]) In der Station Dux gem. mit der A.T.E.

Nr.	Bahn									
	Verbindungscurve gegen das Aufnahmsgebäude der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bodenbach	0·779	.	.	.	0·813	.	.	0·813	.
	Schleppbahn zur Elbe ***)	1·514	.	.	.	2·048	.	.	2·048	.
	Ossegg-Komotau	34·168	.	.	.	35·198	.	0·031 [8])	35·229	.
	Verbindungscurve nächst Ossegg	0·926	.	.	.	0·984	.	.	0·984	.
	Zusammen	89·557	.	.	.	91·190	.	0·096	91·286	.
12	**Eisenerz-Vordernberg***) (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn) (Localbahn)	19·498 [9])	.	.	.	19·764	0·189 [10])	.	19·953	.
13	**Elbogen Neusattl Station-Elbogen Stadt** †) (Localb.)	5·327	.	.	.	5·278	.	.	5·278	.
14	**Erbersdorf-Würbenthal** (Localbahn)	20·533	.	.	.	20·345	.	0·127 [11])	20·472	.
15	**Erzherzog Albrecht-Bahn**									
	Lemberg-Stryj	73·448	.	.	.	73·448	.	1·364 [12])	74·812	.
	Stryj-Stanislau	107·504	.	.	.	107·504	.	0·308 [13])	107·812	.
	Zusammen	180·952	.	.	.	180·952	.	1·672	182·624	.
16	**Galizische Carl Ludwig-Bahn**									
	Krakau-Lemberg	342·366	.	342·119	.	341·688	.	0·065 [14])	341·753	.
	Bierzanów-Wieliczka	4·833	.	.	.	4·615	.	.	4·615	.
	Verbindungsgeleise bei Bierzanów	0·541	.	.	.	0·541	.	.	0·541	.
	Podłęże-Niepolomice ††)	4·688	.	.	.	4·812	.	.	4·812	.
	Lemberg-Podwołoczyska-Reichsgrenze (Wołoczyska)	192·185	.	1·875	.	192·863	.	4·155 [15])	197·018	.
	Krasne-Brody-Reichsgrenze (Radziwilów)	49·234	.	7·913	.	49·553	.	3·143 [16])	52·696	.
	Jaroslau-Sokal (Localbahn)	146·271	.	.	.	145·908	.	.	145·908	.
	Dembica-Rozwadów (Localbahn)	99·310	.	.	.	99·546	.	.	99·546	.
	Sobów-Nadbrzezie (Localbahn)	7·753	.	.	.	7·549	.	.	7·549	.
	Zusammen	847·181	.	351·907	.	847·075	.	7·363	854·438	.
17	**Galizische Transversalbahn**									
	Oświęcim-Podgórze (Localbetrieb)	64·165	.	64·158	.	63·665	.	0·561 [17])	64·226	.
	Sucha-Skawina (Localbetrieb)	45·577	.	.	.	46·264	.	.	46·264	.
	Zwardón-Saybusch	37·281	.	.	.	36·851	.	.	36·851	0·430 [18])
	Saybusch-Neu Sandez	146·580	.	.	.	146·811	.	.	146·811	.
	Grybow-Stróże-Neu Zagórz-Osławabrücke	113·750	.	.	.	114·069	.	.	114·069	.
	Flügel Zagórzany-Gorlice (Localbetrieb)	4·180	.	.	.	4·162	.	.	4·162	.
	Verbindungscurve zwischen den Stationen Neu-Zagórz und Zagórz	0·550	.	.	.	0·959	.	0·170 [19])	1·129	.
	Stanislau-Husiatyn (Localbetrieb)	143·957	.	.	.	143·567	.	4·547 [20])	148·114	.
	Zusammen	556·040	.	64·158	.	556·348	.	5·278	561·626	0·430
18	**Hannsdorf-Ziegenhals** †††) (Localbahn)	51·115	4·753	.	.	55·868	.	1·272 [21])	57·140	.
19	**Herzogenburg-Krems-Siegmundsherberg** *) (Localb.)									
	Herzogenburg-Krems	19·870	.	.	.	20·272	.	.	20·272	.
	Hadersdorf-Siegmundsherberg	43·428	.	.	.	43·843	.	.	43·843	.
	Zusammen	63·298	.	.	.	64·115	.	.	64·115	.
20	**Jasło-Rzeszów** (Localbahn)									
	Jasło-Rzeszów	69·243	.	.	.	70·116	.	.	70·116	.
	Verbindungscurve mit der G.C.L.B. bei Rzeszów	0·810	.	.	.	1·001	.	.	1·001	.
	Zusammen	70·053	.	.	.	71·117	.	.	71·117	.
21	**Istrianer Bahn**									
	Divacca-Pola	122·256	.	.	.	121·820	.	0·237 [22])	122·057	.
	Canfanaro-Rovigno (Localbetrieb)	21·031	.	.	.	20·851	.	.	20·851	.
	Herpelje-Triest	21·496	.	.	.	21·688	0·999 [23])	.	22·687	.
	Schleppbahn Triest-St.-Andrea-S. Sabba **)	4·331	.	.	.	3·748	.	.	3·748	.
	Zusammen	169·114	.	.	.	168·107	0·999	0·237	169·343	.
22	**Kaiserin Elisabeth-Bahn**									
	Wien-Salzburg-Reichsgrenze	319·019	.	213·214	.	313·425	.	.	313·425	5·594 [24])
	Penzing-Hetzendorf	5·626	.	4·314	.	6·513	.	0·027 [25])	6·540	.

***) Dient nur dem Güterverkehre.

[8]) In der Station Komotau gemeinsam mit der B.E.B.

[9]) Von der Baulänge per 19·498 km entfallen 14·623 auf Zahnstange.

[10]) Von der Eigenthumsgrenze in Vordernberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst Eigenthum der L. V. E.

†) Ab 1. Jänner 1894 vom Staate eingelöst.

[11]) In der Station Erbersdorf gemeinsam mit der M.S.C.B.

[12]) In der Station Lemberg gemeinsam mit der L.C.J.E.

[13]) In der Station Stanislau gemeinsam mit der L.C.J.E.

[14]) In der Station Krakau gemeinsam mit der K.F.N.B.

††) Dient nur dem Güterverkehre.

[15]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Woloczyska (öst. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.

[16]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Radziwilów (mit öst. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.

[17]) In der Station Oświęcim gemeinsam mit der K.F.N.B.

[18]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Zwardón bis ungar. Grenze im Pachtbetriebe der Kaschau-Oderberger Bahn.

[19]) In der Station Zagórz gemeinsam mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn.

[20]) Mit der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn gemein. benützte Strecke Stanislau-Chryplin.

†††) Ab 1. Jänner 1894 vom Staate eingelöst.

[21]) In den Stationen Hannsdorf (0·385 km) und Ziegenhals (0·887 km) gemeinsam mit der M.G.B., bezw. der Oberschl. Eisenbahn.

*) Ab 1. Jänner 1894 vom Staate eingelöst.

[22]) In der Station Divacca gem. mit der S.B.

[23]) Hafengeleise vom Endpunkte der Rivabahn bis zum Anschluss an die Südbahn in Triest, Eigenthum der k. k. Seebehörde.

**) Dient nur dem Güterverkehre.

[24]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke an der Reichsgrenze im Betriebe der kgl. Bayer. Staatsbahnen.

[25]) In der Station Hetzendorf gemeinsam mit der S.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Hetzendorf (Maxing)—Kaiser-Ebersdorf	17·671	.	.	.	17·635	.	.	17·635	.	
	Verbindungscurve zur Station Centralfriedhof	.	.	.	.	.	0·768 [1]	.	0·768	.	[1]) Eigenthum der Eisenbahn Wien-Aspang.
	St. Veit b/W.-Hütteldorf	1·737	.	.	.	2·278	.	.	2·278	.	
	St. Valentin-Budweis	118·472	.	.	.	119·257	.	.	119·257	.	
	Linz—Gaisbach-Wartberg	24·435	.	.	.	24·670	.	.	24·670	.	
	Linz Bahnhof-Linz Donauumschlagplatz *)	3·653	.	.	.	4·333	.	.	4·333	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Wels-Reichsgrenze (Passau)	79·418	.	.	.	79·636	1·602 [2]	.	81·238	.	[2]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Passau Eigenthum der Kgl. B.St.B.
	Neumarkt-Reichsgrenze (Simbach)	58·853	.	.	.	59·285	1·227 [3]	.	60·512	.	[3]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Simbach Eigenthum der Kgl. B.St.B.
	Lambach-Gmunden (schmalsp.**) (Localbetrieb)	27·498	.	.	.	27·335	.	.	27·335	.	**) Spurweite 1·106 m.
	Salzburg-Bischofshofen	51·800	.	.	.	52·657	.	.	52·657	.	
	Selzthal (Bischofshofen)-Wörgl	237·681	.	.	.	237·943	.	0·269 [4]	238·212	.	[4]) In der Station Wörgl gemeinsam mit der S.B.
	Zusammen	945·863	.	218·028	.	944·967	3·597	0·296	948·860	5·594	
23	**Kaiser Franz Josef-Bahn**										
	Wien-Eger	455·694	.	33·271	.	455·053	.	.	455·053	.	
	Schleppbahn Klosterneuburg-Donaulände †)	0·914	.	.	.	.	.	.	.	.	†) Ausser Betrieb.
	Absdorf-Krems	31·326	.	.	.	31·501	.	.	31·501	.	
	Gmünd—Prag-Hrabovka	186·798	.	3·201	.	187·329	.	.	187·329	.	
	Budweis-Wessely	36·903	.	.	.	37·601	.	.	37·601	.	
	Nusle-Smichow (Prager Verbindungsbahn)	3·417	.	.	.	3·506	.	.	3·506	.	
	Verbindungscurve der Prager Verbindungsbahn	0·398	.	.	.	0·398	.	.	0·398	.	
	Zusammen	715·450	.	36·472	.	715·388	.	.	715·388	.	
24	**Kaschitz-Schönhof-Radonitz** ††) (Localbahn)	16·005	.	.	.	15·962	.	.	15·962	.	††) Ab 1. Jänner 1894 vom Staate eingelöst.
25	**Kriegsdorf-Römerstadt** (Localbahn)	13·761	.	.	.	13·474	.	1·085 [5]	14·559	.	[5]) In der Station Kriegsdorf gemeinsam mit der M.S.C.B.
26	**Kronprinz Rudolfbahn**										
	St. Valentin-Tarvis	406·047	.	.	.	405·448	.	.	405·448	.	
	Tarvis-Laibach	101·367	.	.	.	102·335	.	0·370 [6]	102·705	.	[6]) In der Station Laibach gemeinsam mit der S.B.
	Kastenreith (Klein-Reifling)-Amstetten	43·524	.	.	.	43·819	.	.	43·819	.	
	Hieflau-Eisenerz †††)	14·726	.	.	.	14·480	.	.	14·480	.	†††) Ab 1. Februar 1894 normaler Betrieb anstatt des bis dahin bestandenen Localbetriebes.
	St. Michael-Leoben	11·099	.	.	.	11·304	0·531 [7]	.	11·835	.	[7]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Leoben, Eigenthum der S.B.
	Verbindungscurve bei St. Michael *)	0·474	.	.	.	.	.	.	.	.	*) Derzeit nicht benützt.
	Launsdorf-Mösel (Localbetrieb)	24·299	.	.	.	24·472	.	.	24·472	0·209 [8]	[8]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigenthumsgrenze im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen auf Rechnung der Mösel-Hüttenberger Bahn.
	Glandorf-Klagenfurt	17·210	.	.	.	17·589	.	0·371 [9]	17·960	.	[9]) In der Station Klagenfurt gemeinsam mit der S.B.
	Verbindungsgeleise mit der Südbahn in Villach	0·576	.	.	.	0·725	.	1·050 [10]	1·775	.	[10]) In der Station Villach gemeinsam mit der S.B.
	Steinach-Schärding	171·754	.	.	.	173·713	.	.	173·713	.	
	Schleppbahn zum Seeufer in Ebensee	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.	
	Schleppbahn zum Sudhause in Ebensee	0·248	.	.	.	0·248	.	.	0·248	.	
	Holzleithen-Thomasroith (Localbetrieb)	5·818	.	.	.	5·818	.	.	5·818	.	
	Zusammen	797·555	.	.	.	800·364	0·531	1·791	802·686	0·209	
27	**Mürzzuschlag-Neuberg** (Localbahn)	11·433	.	.	.	11·269	.	0·153 [11]	11·422	.	[11]) In der Station Mürzzuschlag gemeinsam mit der S.B.
28	**Niederösterr. Staatsbahnen**										
	Leobersdorf-St. Pölten	74·796	.	.	.	75·226	.	0·042 [12]	75·268	.	[12]) In der Station Leobersdorf gemeinsam mit der S B.
	Leobersdorf (Wittmannsdorf)-Gutenstein (Localbetrieb)	33·475	.	.	.	33·530	.	.	33·530	.	
	Scheibmühl-Schrambach-Kernhof (Localbetrieb)	34·293	.	.	.	34·255	.	.	34·255	.	
	Pöchlarn—Kienberg-Gaming (Localbetrieb)	37·545	.	.	.	37·495	.	.	37·495	.	
	Zusammen	180·109	.	.	.	180·506	.	0·042	180·548	.	

Nr.	Bahn									
29	**Nusle-Modřan**)** . . . . (Localbahn)	12·282	.	.	.	12·332	.	.	12·332	.
30	**Olmütz-Čelechowitz**)** . . . . (Localbahn)									
	Nordbahnhof Olmütz-Rangirbahnhof Hodolein .	0·926	.	.	.	0·719	.	.	0·719	.
	Rangirbahnhof Hodolein-Čelechowitz	34·339	.	.	.	33·953	.	.	33·953	.
	Verbindungsgeleise für den Personenverkehr mit der K.F.N.B. in Olmütz	0·597	.	.	.	0·587	.	.	0·587	.
	Zusammen .	35·862	.	.	.	35·259	.	.	35·259	.
31	**Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)**									
	Pilsen-Eisenstein	97·433	0·024	.	.	97·457	.	.	97·457	.
	Pilsen-Saaz	106·085	.	.	.	106·085	.	0·307[13])	106·392	.
	Saaz-Dux	42·613	.	.	.	42·613	.	1·467[14])	44·080	.
	Schaboglück-Priesen***)	10·457	.	.	.	.	.	.	.	.
	Lititz-Nürschan†)	9·917	.	.	.	9·917	.	.	9·917	.
	Zusammen .	266·505	0·024	.	.	256·072	.	1·774	257·846	.
32	**Prag-Duxer Eisenbahn**									
	Prag (Smichov)-Obernitz-Brüx-Osseg-Klostergrab-Eichwald-Moldau	156·975	0·031	.	.	157·181	.	0·870[15])	158·051	0·304[16])
	Verbindungsgeleise nächst der Station Brüx .	0·680	.	.	.	0·868	.	.	0·868	.
	Zlonitz-Hospozin (Localbahn)	8·036	.	.	.	7·786	.	.	7·786	.
	Zusammen .	165·691	0·031	.	.	165·835	.	0·870	166·705	0·304
33	**Rakonitz-Protivin**									
	Protivin-Zditz	102·232	.	.	.	102·330	.	.	102·330	.
	Beraun-Rakonitz	43·692	.	.	.	42·665	.	.	42·665	.
	Zusammen .	145·924	.	.	.	144·995	.	.	144·995	.
34	**Stanislau-Woronienka**	95·561	.	.	.	94·112	.	0·904[17])	95·016	.
35	**Stryj-Beskid**	79·379	.	.	.	71·731	.	.	71·731	8·388[18])
36	**Tarnów-Leluchow**-ungar. Grenze (Orló)	145·781	.	31·302	.	146·260	5·150[19])	.	151·410	.
37	**Tarvis-Pontafel-Reichsgrenze** (Pontebba)	24·741	.	0·929	.	24·930	.	0·456[20])	25·386	.
38	**Tulln-St. Pölten††)** . . . . (Localbahn)	46·147	.	.	.	46·755	.	.	46·755	.
39	**Unterdrauburg-Wolfsberg** . . . . . . (Localbahn)	37·958	.	.	.	37·708	.	0·268[21])	37·976	.
40	**Vorarlberger Bahn**									
	Bludenz-Reichsgrenze (Lindau)	62·423	.	.	.	61·805	5·941[22])	.	67·746	.
	Feldkirch-Buchs	16·590	0·922	.	.	18·260	.	0·267[23])	18·527	.
	Lautrach-St. Margarethen	7·744	1·298	.	.	9·288	.	0·306[24])	9·594	.
	Verbindungscurve in Lautrach	0·536	.	.	.	0·536	.	.	0·536	.
	Zusammen .	87·293	2·220	.	.	89·889	5·941	0·573	96·403	.
	Summe, k. k. Staatsbahnen .	6.766·092	7·028	715·760	.	6.760·909	16·407	90·096	6.867·412	14·925
	b) Privatbahnen.									
	1. Auf Rechnung des Staates.									
41	**Erste ungar.-galiz. Eisenbahn**									
	Przemyśl-Lupkow (ungar. Grenze)	146·034	.	146·034	.	146·034	.	0·983[25])	147·017	.
	Verbindungsgel. mit d. G.C.L.B. in Przemyśl†††)	0·297	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen .	146·331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.
42	**K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn*)**									
	Lemberg-Czernowitz-Suczawa-Itzkany-Reichsgrenze	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087[26])	355·515	0·846[27])
43	**Ungarische Westbahn**									
	Graz-ungar. Grenze (Jennersdorf)	68·066	.	.	.	68·066	.	0·311[28])	68·377	.
	Summe, Privatbahnen auf Rechnung des Staates .	570·955	.	146·034	.	568·528	.	2·381	570·909	0·846

**) Ab 1. Jänner 1894 vom Staate eingelost.

[13]) In der Station Saaz gem. mit der B.E.B.
[14]) In der Station Saaz (0·283 km) und nächst der Station Dux (1·184 km) gemeinsam mit der B.E.B., bezw. mit der A.T.E.
***) Betrieb mit 30. Juni 1879 bis auf Weiteres eingestellt.
†) Dient nur dem Güterverkehre.

[15]) In der Station Smichow gemeinsam mit der B.W.B.
[16]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau im Betriebe der Kgl. S.St.B.

[17]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Stanislau bis zum Beginne des als zweites Geleise neben der Lemberg-Czernowitzer Bahn bis Chryplin geführten Geleises gemeinsam mit der L.C.J.B.
[18]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Lawoczne bis zur galiz.-ungar. Landesgrenze im Betriebe der U.N.O.B.
[19]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Orló Eigenthum der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
[20]) Mit der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie gemeinsam benützte Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Pontebba.
††) Ab 1. Jänner 1894 vom Staate eingelöst.
[21]) In der Station Unterdrauburg gemeinsam mit der S.B.
[22]) Strecke bayerische Grenze-Lindau, Eigenthum der Kgl. B.St.B.
[23]) In der Station Buchs gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
[24]) In der Station St. Margarethen gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.

[25]) In der Station Przemyśl gemeinsam mit der G.C.L.B.
†††) Betrieb nicht eröffnet.

*) Vom 1. Jänner 1894 auf Rechnung des Staates.
[26]) In der Station Lemberg gem. mit d. G.C.L.B.
[27]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Suczawa-Itzkany bis zur Reichsgrenze im Betriebe der rumänischen St.E.B.
[28]) Von der Einmündung in der Station Graz der S.B. bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der S.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	2. Auf Rechnung der Eigenthümer.										
44	**K. k. priv. Mährische Grenzbahn*)**										*) Ab 1. Jänner 1895 vom Staate angekauft.
	Sternberg-Grulich-Lichtenau	92·821	.	.	.	92·821	0·402[1])	1·905[2])	95·128	.	[1]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Sternberg bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der K.F.N.B.
	Hohenstadt-Zöptau: Hohenstadt-Blauda	7·502	.	.	.	7·651	.	0·039[3])	7·690	.	[2]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Lichtenau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Hohenstadt-Zöptau: Mähr. Schönberg-Zöptau	9·160	.	.	.	9·249	.	.	9·249	.	
	Zusammen	109·483	.	.	.	109·721	0·402	1·944	112·067	.	
45	**Unterkrainer Bahnen**										[3]) In der Station Hohenstadt gemeinsam mit der St.E.G.
	Laibach-Grosslupp-Rudolfswerth	74·559	.	.	.	74·243	.	1·858[4])	76·101	.	[4]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Laibach St.B. bis Eigenthumsgrenze der K.R.B. bei der Station Laibach S.B. (0·370 km) gemeinsam mit der K.R.B. und in der Station Laibach S.B. (1·488 km) gemeinsam mit der S.B.
	Rudolfswerth-Strascha	8·308	.	.	.	8·294	.	.	8·294	.	
	Grosslupp-Gottschee (Localbetrieb)	49·689	.	.	.	49·600	.	.	49·600	.	
	Zusammen	132·556	.	.	.	132·137	.	1·858	133·995	.	
	Localbahnen.										
46	**Asch-Rossbach**	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.	
47	**Bukowinaer Localbahnen**										
	Hliboka-Berhometh a/S.	52·917	.	.	.	52·617	.	0·310[5])	52·927	.	[5]) In der Station Hliboka gemeinsam mit der L.C.J.E.
	Abzweigung: Karapcziu a/S.-Czudin	18·844	.	.	.	18·710	.	.	18·710	.	
	Schleppbahn Berhometh-Mezebrody**)	9·017	.	.	.	9·221	.	.	9·221	.	**) Dient in den Sommermonaten auch dem Personenverkehr.
	Hadikfalva-Radautz	8·130	.	.	.	7·892	.	0·248[6])	8·140	.	[6]) In der Station Hadikfalva gemeinsam mit der L.C.J.E.
	Hatna-Kimpolung	67·529	.	.	.	66·866	.	.	66·866	.	
	Schleppbahn Wama—Russ-Moldawitza**)	19·959	.	.	.	20·041	.	.	20·041	.	
	Zusammen	176·396	.	.	.	175·347	.	0·558	175·905	.	
48	**Dolina-Wygoda**	8·246	.	.	.	8·071	.	0·275[7])	8·346	.	[7]) In der Station Dolina gem. mit der E.A.B.
49	**Fehring-Fürstenfeld**	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268[8])	20·126	.	[8]) In der Station Fehring gemeinsam mit der U.W.B.
50	**K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft**										
	Monfalcone-Cervignano	16·555	.	.	.	16·353	.	0·040[9])	16·393	.	[9]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Monfalcone bis zur Abzweigung gegen Cervignano gemeinsam mit der S.B.
51	**Fürstenfeld-Hartberg**										
	Fürstenfeld-Hartberg	29·695	.	.	.	29·506	0·234[10])	.	29·740	.	[10]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Fürstenfeld bis Eigenthumsgrenze Eigenthum d. Localbahn Fehring-Fürstenfeld.
	Flügel Bierbaum-Neudau	9·007	.	.	.	8·882	.	.	8·882	.	
	Zusammen	38·702	.	.	.	38·388	0·234	.	38·622	.	
52	**Gailthalbahn**										
	Arnoldstein-Hermagor	30·471	.	.	.	30·220	.	0·466[11])	30·686	.	[11]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Arnoldstein bis zur Abzweigung gegen Hermagor gemeinsam m. d. Staatsbahnlinie St. Valentin-Tarvis.
53	**Gleisdorf-Weiz**	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421[12])	14·780	.	[12]) In der Station Gleisdorf gemeinsam mit der U.W.B.
54	**Kolomeaer Localbahnen**										
	Kolomea-Peczeniżyn-Sloboda rungurska kopalnia	25·079	.	.	.	25·019	.	0·574[13])	25·593	.	[13]) In der Station Kolomea gemeinsam mit der L.C.J.E.
	Abzweigung: Nadworniánskie przedmiescie—Szeparowce-Kniaździwór	7·071	.	.	.	7·112	.	.	7·112	.	
	Zusammen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·574	32·705	.	
55	**Laibach-Stein ***)**	23·061	.	.	.	23·004	.	0·612[14])	23·616	.	***) Ab 1. Jänner 1895 vom Staate eingelöst. [14]) In der Station Laibach gemeinsam mit der K.R.B
56	**Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)**	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459[15])	89·464	.	[15]) Mit der C.L.B. gem.: Im Bahnhofe Lemberg (0·787 km), in der Station Rawa ruska (0·672 km).
57	**Mährische Westbahn**										
	Prossnitz-Triebitz	77·152	.	.	.	76·528	.	0·103[16])	76·631	.	[16]) In der Station Prossnitz gemeinsam mit der K.F.N.B.
	Kosteletz-Celechowitz	2·665	.	.	.	2·765	.	0·205[17])	2·970	.	[17]) In der Station Čelechowitz gemeinsam m. d. Staatsbahnlinie Olmütz-Čelechowitz.
	Kornitz-Opatowitz	10·856	.	.	.	10·885	.	.	10·885	.	
	Zusammen	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90·486	.	
58	**Mösel-Hüttenberger Bahn**										
	Mösel-Hüttenberg	4·944	.	.	.	4·772	0·209[18])	.	4·981	.	[18]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigenthumsgrenze Eigenthum der K.R.B.

Nr.	Bahn									
59	**Potscherad-Wurzmes**	17·153	.	.	.	17·028	.	0·342[19])	17·370	.
60	**Schwarzenau-Waidhofen** a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·579[20])	9·587	.
61	**Steiermärkische Landesbahnen**									
	Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalb.) schmalsp. †)	.	.	.	.	76·119	.	.	76·119	.
62	**Strakonitz-Winterberg**	32·671	.	.	.	32·293	.	0·124[21])	32·417	.
63	**Vöcklabruck-Kammer**	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603[22])	10·918	.
64	**Wittmannsdorf (Leobersdorf-) Ebenfurth**	15·152	.	.	.	14·630	1·539[23])	0·440[24])	16·609	.
65	**Welser Localbahn-Gesellschaft**									
	Wels (Haiding)-Aschach	20·335	.	.	.	20·235	.	7·500[25])	27·735	.
	Schleppbahn z. Daunaulandungspl. in Aschach ††)	0·773	.	.	.	0·873	.	.	0·873	.
	Wels-Unterrohr	24·935	.	.	.	24·796	.	0·509[26])	25·305	.
	Zusammen	46·043	.	.	.	45·904	.	8·009	53·913	.
66	**Wodnan-Prachatitz**	27·423	.	.	.	27·309	.	0·268[27])	27·577	.
67	**Wotic-Selčan**	16·620	.	.	.	16·410	.	0·205[28])	16·615	.
68	**Zeltweg-Fohnsdorf** (Antonischacht)	8·501	.	.	.	7·924	.	.	7·924	.
	Summe, Privatbahnen auf Rechnung d. Eigenthümer	980·634	.	.	.	1.050·233	2·384	23·353	1.075·970	.
	Bahnen in Verw. d. k. k. G.-D. d. Oe. St.-B. im Ganzen	7.746·726	7·028	715·660	.	7.811·142	18·791	113·449	7.943·382	14·925
	II. K. k. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe.									
69	**Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze** †††)	11·945	.	11·945	.	11·005	.	0·289[29])	11·294	.
70	**Kufstein-Reichsgrenze****)	2·149	.	.	.	2·149	.	0·190[30])	2·339	.
	Summe, k. k. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe	14·094	.	11·945	.	13·154	.	0·479	13·633	.
	III. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.									
71	**Časlau—Zawratetz-Třemošnitz** **) (Localbahn)									
	Časlau—Zawratetz-Třemošnitz	17·093	.	.	.	17·080	.		17·080	.
	Skowic—Vrdy-Bučic	3·064	.	.	.	2·969	.	.	2·969	.
	Zusammen	20·157	.	.	.	20·049	.	.	20·049	.
72	**Časlau-Močowitz** **) †) (Localbahn)	4·258	.	.	.	4·187	.	.	4·187	.
73	**Königshan-Schatzlar** ††) (Localbahn)	5·691	.	.	.	5·238	.	0·193[31])	5·431	.
	Summe, k. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe	30·106	.	.	.	29·474	.	0·193	29·667	.
	IV. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.									
74	**Staatsbahnen des Occupationsgebietes**									
	Theilstrecke Metković-Landesgrenze der Bahn von Mostar nach Metković†††)	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.
75	**Kgl. Bayerische Staatsbahnen**									
	Eger-Asch-Reichsgrenze (Selb)	29·582	.	.	.	29·582	.	.	29·582	.
	Eger-Reichsgrenze (Waldsassen)	6·839	.	.	.	6·839	.	.	6·839	.
	Eger-Reichsgrenze (Schirnding)	10·163	.	.	.	10·810	.	.	10·810	.
	Zusammen	46·584	.	.	.	47·231	.	.	47·231[32])	.
76	**Kgl. Preussische Staatsbahnen**									
	Jägerndorf-Reichsgrenze (Leobschütz)	.	.	.	.	.	3·346[33])	.	3·346	.
	Dzieditz-Reichsgrenze (Pless)	2·277	.	.	.	2·277	.	0·320[34])	2·597	.
	Oświęćim-Reichsgrenze (Neu-Berun)	2·411	.	.	.	2·411	.	0·571[35])	2·982	.
	Zusammen	4·688	.	.	.	4·688	3·346	0·891	8·925[36])	.
77	**Kgl. Sächsische Staatsbahnen**									
	Reichenberg-Grottau-Reichsgrenze (Zittau)	21·771	.	.	.	21·248	.	0·390[37])	21·638	.
	Eger-Voitersreuth-Reichsgrenze (Brambach)	21·040	.	6·015	.	19·564	.	0·565[38])	20·129	.
	Warnsdorf-Reichsgrenze (Seifhennersdorf)	4·018	.	.	.	4·018	.	.	4·018	.
	Zusammen	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785[39])	.

[19]) In der Station Potscherad gemeinsam mit der E.P.P.

[20]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Schwarzenau-Zwettl bis zur Abzweigung (Eigenthumsgrenze) gemeinsam mit der K.F.J.B.

†) Spurweite 0·760 m.

[21]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Strakonitz bis zum Ausfahrtswechsel gegen Winterberg gemeinsam mit der K.F.J.B.

[22]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Vöcklabruck bis zur Abzweigungsstelle (Eigenthumsgrenze) mitbenützt mit der K.E.B.

[23]) Strecke Ebenfurth-Ungar. Grenze (Mitte Leithabrücke) Eigenthum der W.P.Wr.-N.B., im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Rechnung der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

[24]) In der Station Solenau gemeinsam mit der E.W.A.

[25]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wels bis Eigenthumsgrenze nächst der Station Haiding gemeinsam mit der K.E.B.

††) Dient nur dem Güterverkehre.

[26]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wels bis zum Ausfahrtswechsel gegen Unterrohr gemeinsam mit der k. k. Staatsbahnlinie Wien-Salzburg.

[27]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wodňan bis zum Ausfahrtswechsel gegen Prachatitz gemeinsam mit der K.F.J.B.

[28]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Wotic bis zum Abzweigungswechsel gegen Selčan gemeinsam mit der K.F.J.B., Linie Gmünd-Prag.

†††) Im Betriebe der Kgl.S.St.B.

[29]) In der Station Bodenbach gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.

*) Im Betriebe der Kgl.B.St.B.

[30]) In der Station Kufstein gem. mit der S.B.

**) Im Betriebe der Oe.N.W.B.

†) Dient nur dem Güterverkehre.

††) Im Betriebe der S.N.D.V.B.

[31]) In der Station Königshan gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

†††) Spurweite 0·760 m.

[32]) Ausserdem sind im Betriebe der Kgl.B.St.B. die Strecken von Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke (5·594 km) der K.E.B., und die Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Kufstein bis zur Reichsgrenze (2·339 km).

[33]) Strecke Jägerndorf-Reichsgrenze, Eigenthum der M.S.C.B.

[34]) Nächst der Station Dzieditz gemeinsam mit der K.F.N.B.

[35]) Nächst der Station Oświęćim gemeinsam mit der K.F.N.B.

[36]) Ausserdem stehen im Betriebe der Kgl.P.St.B. die Strecken von Mitte Aufnahmsgebäude Halbstadt bis zur Reichsgrenze (1·940 km) der priv.Oe.U.St.E.G. und von Mitte Aufnahmsgebäude Oderberg bis zur Reichsgrenze (3·742 km) der priv. K.F.N.B.

[37]) In der Station Reichenberg gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

[38]) In der Station Eger gemeinsam mit den Kgl.B.St.B.

[39]) Ausserdem sind im Betriebe der Kgl. S.St.B. die Strecken: Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau (0·304 km) der P.D.E. und Mitte Aufnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze (0·583 km) der B.E.B., dann Aufnahmsgebäude Mitte Bodenbach bis zur Reichsgrenze (11·294 km).

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	V. Privatbahnen (unter Ausschluss der ad Ib angeführten).										
78	**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn**										
	Aussig-Komotau	64·971	.	64·971		64·290	.	0·261 [1]	64·551	.	[1]) Mit der priv.Oe.U.St.E.G. nächst ihrer Station Aussig gemeinsam benütztes Anschlussgeleise.
	Aussig-Aussig Landungsplatz†)	5·080	.	.	.	5·549	.	.	5·549	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
	Türmitz-Bilin (Localbetrieb)	26·136	.	.	.	26·082	.	.	26·082	.	
	Dux-Schwaz (Localbetrieb)	4·965	.	.	.	5·208	.	.	5·208	.	
	Zusammen	101·152	.	64·971	.	101·129	.	0·261	101·390	.	
79	**K. k. priv. Böhmische Nordbahn**										
	Prag-Turnau	104·325	.	.	.	103·835	.	.	103·835	.	
	Kralup-Neratovic	16·966	.	.	.	16·967	.	.	16·967	.	
	Bakov-Georgswalde	97·580	0·493	.	.	98·193	.	.	98·193	.	
	Rumburg-Nixdorf (Localbetrieb)	20·470	.	.	.	20·592	.	.	20·592	.	
	Kreibitz-Neudörfl-Warnsdorf	11·458	.	.	.	11·315	.	.	11·315	.	
	Bodenbach-Tannenberg	40·143	.	.	.	38·826	.	.	38·826	.	
	Bensen—Böhm.-Leipa	20·218	.	.	.	20·647	.	.	20·647	.	
	Schleppbahn zur Elbe in Tetschen†)	0·818	.	.	.	0·730	.	.	0·730	.	
	Zusammen	311·978	0·493	.		311·105	.	.	311·105	.	
	Localbahnen.										
	Böhm.-Kamnitz—Steinschönau	4·471	.	.	.	4·451	.	.	4·451	.	
	Röhrsdorf-Zwickau	4·795	.	.	.	4·538	.	.	4·538	.	
	Zusammen	9·266	.	.	.	8·989	.	.	8·989	.	
	Im Ganzen	321·244	0·493	.	.	320·094	.	.	320·094	.	
80	**K. k. priv. Böhmische Westbahn ††)**										††) Ab 1. Jänner 1895 vom Staate eingelöst.
	Prag-Reichsgrenze (Furth)	184·071	.	.	.	183·681	6·721 [2]	.	190·402	.	[2]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Furth Eigenthum der Kgl.B.St.B.
	Chrast—Stupno-Břas—Radnitz	16·541	.	.	.	16·435	.	.	16·435	.	
	Zusammen	200·612	.	.	.	200·116	6·721	.	206·837	.	
81	**A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn**										
	Prag (Bubna)-Komotau-Eger	237·819	.	32·544	.	237·273	.	1·817 [3]	239·090	.	[3]) Mit der priv.Oe.U.St.E.G. gemeinsam für den Personenverkehr.
	Prag (Smichow)-Hostivic (Localbetrieb)	19·334	.	.	.	19·518	.	.	19·518	.	
	Wejhybka (Kladno)-Kralup	24·930	.	.	.	25·092	.	.	25·092	.	
	Duby—Alt-Kladno (Localbetrieb)	2·690	.	.	.	2·537	.	.	2·537	.	
	Lužna Lišan-Rakonitz (Localbetrieb)	9·394	.	.	.	9·186	.	.	9·186	.	
	Priesen-Kaaden (Brunnersdorf) (Localbetrieb)	10·249	.	.	.	10·771	.	.	10·771	.	
	Komotau-Krima-Reichsgrenze (Reitzenhain)	35·373	0·870	.	.	36·298	0·967 [4]	.	37·265	.	[4]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Reitzenhain Eigenthum der Kgl.S.St.B.
	Krima-Weipert-Reichsgrenze (Localbetrieb)	35·144	.	.	.	34·807	.	.	34·807	0·583 [5]	[5]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.S.St.B.
	Falkenau (Reichsgrenze)-Klingenthal (Localbet.)	26·888	0·898	.	.	27·766	0·215 [6]	.	27·981	.	[6]) Strecke von der Reichsgrenze bis zum Beginn des Bahnhofes Klingenthal Eigenthum der Kgl.S.St.B.
	Tirschnitz-Franzensbad	4·129	.	.	.	4·122	.	.	4·122	.	
	Localbahn Krupa-Kolleschowitz	12·308	.	.	.	12·017	.	.	12·017	.	
	Zusammen	418·258	1·768	32·544	.	419·587	1·182	1·817	422·386	0·583	
82	**K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft †††)**										†††) Im Betriebe der S.B.G.
	Graz-Köflach	40·113	.	.	.	39·809	.	0·157 [7]	39·966	.	[7]) In der Station Graz der S.B. gemeinsam mit derselben.

	Lieboch-Wies . . . . (Localbetrieb)	50·847	.	.	.	50·690	.	.	50·690	.
	Zusammen .	90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.
83	**K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**									
	I. Besitz-Gruppe.									
	Wien-Krakau	411·828	0·577	387·714	0·577	412·258	.	.	412·258	.
	Verbindung des Wiener Nordbahnhofes mit der Donau-Uferbahn *)	1·298	.	.	.	2·585	.	.	2·585	.
	Floridsdorf-Jedlesee *)	1·596	.	.	.	1·742	.	0·212 [8])	1·954	.
	Verbindungscurve bei Süssenbrunn **)	0·997	.	.	.	0·510	.	.	0·510	.
	Gänserndorf-Marchegg	17·559	.	.	.	18·177	.	.	18·177	.
	Lundenburg-Zellerndorf . . . . (Localbetrieb)	83·402	.	.	.	83·619	.	.	83·619	.
	Neusiedl-Grussbach . . . . . . (Localbetrieb)	8·351	.	.	.	8·547	.	0·276 [9])	8·823	.
	Verbindungsgeleise der Station in Laa ***) . .	1·855	.	.	.	.	.	.	.	.
	Lundenburg-Brünn	59·519	.	.	.	60·363	.	0·040 [10])	60·403	.
	Prerau-Olmütz	22·655	.	.	.	22·385	.	.	22·385	.
	Schönbrunn-Troppau	28·192	.	.	.	28·301	.	.	28·301	.
	Oderberg-Reichsgrenze (Annaberg†)	3·264	.	.	.	3·742	.	.	3·742	.
	Dzieditz-Saybusch	30·877	.	.	.	31·582	.	0·327 [11])	31·909	.
	Trzebinia-Reichsgrenze (Myslowitz)	26·019	0·044	.	.	26·639	.	.	26·639	.
	Szczakowa-Reichsgrenze (Granica)	1·621	.	.	.	1·867	.	.	1·867	.
	Krakau—Podgórze-Bonarka . . (Localbetrieb)	6·955	.	.	.	7·610	.	.	7·610	.
	Verbindungscurve bei Krakau . (Localbetrieb)	0·466	.	.	.	0·466	.	.	0·466	.
	Verbindungscurve bei Podgórze-Płaszów ††) . .	0·469	.	.	.	.	.	.	.	.
	Brünn-Olmütz	100·531	.	.	.	101·448	.	0·040 [12])	101·488	.
	Olmütz-Sternberg	14·397	.	.	.	14·376	.	.	14·376	.
	Nezamislitz-Prerau	26·888	.	.	.	27·939	.	.	27·939	.
	Kojetein-Bielitz	168·537	.	.	.	168·772	.	10·513 [13])	179·285	.
	Verbindungscurve bei Bielitz	1·230	.	.	.	1·230	.	.	1·230	.
	Zusammen .	1,018·506	0·621	387·714	0·577	1,024·158	.	11·408	1,035·566	.
	II. Besitz-Gruppe.									
	Localbahnen.									
	Drösing-Zistersdorf	11·305	.	.	.	11·423	.	.	11·423	.
	Göding—K. k. Aerarial-Tabak-Fabrik	1·408	.	.	.	1·894	.	.	1·894	.
	Göding (k. k. Tabakfabr.)—ung. Grenze (Holics) .	0·814	.	.	.	0·814	3·450 [14])	.	4·264	.
	Rohatetz-Strassnitz	4·721	.	.	.	5·078	0·342 [15])	6·567 [16])	11·987	.
	Kremsier-Zborowitz	16·520	.	.	.	16·651	.	.	16·651	.
	Mähr.-Weisskirchen—Krasna	24·770	.	.	.	24·652	.	.	24·652	.
	Wall.-Meseritsch—Wsetin	18·154	.	.	.	18·122	.	.	18·122	.
	Krasna-Rožnau	13·183	.	.	.	13·053	.	.	13·053	.
	Zauchtl—Bautsch	38·831	.	.	.	39·011	.	.	39·011	.
	Zauchtl—Fulnek	9·498	.	.	.	9·610	.	.	9·610	.
	Hotzendorf-Neutitschein	10·073	.	.	.	10·184	.	.	10·184	.
	Golleschau-Ustroń	5·414	.	.	.	5·380	.	.	5·380	.
	Stauding-Wagstadt	7·488	.	.	.	7·419	.	.	7·419	.
	Troppau-Bennisch	29·660	.	.	.	30·144	.	.	30·144	.
	Bielitz-Kalwarya	57·269	.	.	.	57·520	.	0·929 [17])	58·449	.
	Verbindungscurve bei Kalwarya	0·240	.	.	.	0·240	.	0·095 [18])	0·335	.
	Zusammen .	249·348	.	.	.	251·195	3·792	7·591	262·578	.
	K.F.N.B. im Ganzen .	1267·854	0·621	387·714	0·577	1,275·353	3·792	18·999	1,298·144	[19]) .
84	**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn**									
	Oderberg.-ungar. Grenze (Czacza)	63·496	.	.	.	63·496	.	0·322 [20])	63·818	[21]) .
85	**K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn** *)									
	Leoben-Vordernberg . . . . . (Localbetrieb)	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531 [22])	15·456	.

*) Dient nur dem Güterverkehre.
[8]) In der Station Jedlesee gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
**) Dient nur dem Viehverkehre.
[9]) In der Station Grussbach-Schönau gem mit der priv.Oe.U.St.E.G.
***) Oberbau gegen Revers abgetragen.
[10]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte des gemeinschaftlichen Aufnahmsgebäudes in Brünn gem. mit der priv.Oe.U.St.E.G.
†) Den Fahrdienst besorgen die Kgl.P.St.B.
[11]) In der Station Saybusch-Zablocie gem. mit der Galiz. Transversal-Bahn.
††) Betrieb nicht eröffnet.
[12]) In der Station Brünn gemeinsam mit der priv.Oe.U.St.E.G.
[13]) Péage-Strecke Friedland-Friedek-Mistek; Eigenthum der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
[14]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Holics Eigenthum der Holics-Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft.
[15]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Sudoměřitz - Petrau Eigenthum der Oe.U.St.E.G.
[16]) Péagestrecke Sudoměřitz-Petrau-Strassnitz Eigenthum der Oe.U.St.E.G.
[17]) Von der Eigenthumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Kalwarya gemeinsam mit den k.k.St.B.
[18]) Von der Eigenthumsgrenze bis zum Anschluss an die Linie Sucha-Skawina gemeinsam mit den k.k.St.B.
[19]) Ausserdem sind im Betriebe der K.F.N.B. die Ostrau-Friedlander Eisenb. (32·685 km) und die Theilstrecke der Wr.V.B. vom Nordbahnhofe bis zur Hetzgasse mit Flügel Praterstern-Lastenbahnhof (1·278 km).
[20]) Vom Anschlusspunkte nächst der Station Oderberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der K.F.N.B.
[21]) Ausserdem ist im Betriebe der K.O.B. die Strecke der Galiz. Transversalbahn von Mitte Aufnahmsgebäude in Zwardóń bis zur ungar. Grenze (0·430 km).
*) Im Betriebe der S.B.
[22]) Von der Eigenthumsgrenze nächst der Station Leoben bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der S.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen
		Kilometer								
86	**Mährisch-schlesische Centralbahn** *)									
	Olmütz-Jägerndorf-Reichsgrenze (Leobschütz)	90·268	.	.	.	86·934	.	0·314 [1])	87·248	3.346 [2])
	Jägerndorf-Troppau	27·753	.	.	.	28·343	.	0·728 [3])	29·071	.
	Jägerndorf-Hennersdorf-Reichsgrenze (Ziegenhals) (Localbetrieb)	25·678	.	.	.	26·361	10·334 [4])	0·899 [5])	37·594	.
	Zusammen	143·699	.	.	.	141·638	10·334	1·941	153·913	3·346
87	**K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn**									
	Wien-Nimburg-Jungbunzlau	352·914	.	.	.	352·634	.	.	352·634	.
	Schleppbahn Korneuburg-Donaulände **)	1·550	.	.	.	1·639	.	.	1·639	.
	Verbindung mit der Donauuferbahn bei Wien **)	1·164	.	.	.	1·164	.	.	1·164	.
	Zellerndorf-Sigmundsherberg Horn (Localbetr.)	19·711	.	.	.	19·852	.	.	19·852	.
	Deutschbrod-Rossitz	92·296	.	.	.	91·693	.	.	91·693	.
	Gr.-Wossek—Alt-Paka—Parschnitz	128·960	.	.	.	128·972	.	.	128·972	.
	Wostroměř-Jičin (Localbetrieb)	17·462	.	.	.	17·492	.	.	17·492	.
	Pelsdorf-Hohenelbe (Localbetrieb)	4·400	.	.	.	4·479	.	.	4·479	.
	Trautenau-Freiheit (Localbetrieb)	9·862	.	.	.	10·030	.	.	10·030	.
	Nimburg-Tetschen-Mittelgrund	136·796	.	.	.	136·648	.	.	136·648	.
	Tetschen-Laube **)	2·871	.	.	.	2·490	.	.	2·490	.
	Zweites Verbindungsgeleise zwischen Tetschen und Laube **)	1·071	.	.	.	2·474	.	.	2·474	.
	Lissa-Prag	34·075	.	.	.	34·349	.	.	34·349	.
	Schreckenstein-Aussig	1·467	.	.	.	1·561	.	.	1·561	.
	Chlumetz-Reichsgrenze (Mittelwalde)	113·014	.	.	.	113·243	6·121 [6])	.	119·364	.
	Geiersberg-Wildenschwert	14·065	.	.	.	13·627	.	.	13·627	.
	Zusammen	931·678	.	.	.	932·347	6·121	.	938·468	[7]) .
88	**Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**									
	I. Altes Netz.									
	Brünn-Prag	254·211	.	254·211	.	254·171	.	.	254·171	.
	Prag-Bodenbach	129·544	.	72·258	.	129·736	.	.	129·736	.
	Verbindungscurve in Prag	0·630	.	0·630	.	0·630	.	.	0·630	.
	Böhm.-Trübau—Olmütz	85·471	.	.	.	86·178	.	0·660 [8])	86·838	.
	Marchegg-ungar. Grenze	3·075	.	3·075	.	2·304	.	.	2·304	.
	Zusammen	472·931	.	330·174	.	473·019	.	0·660	473·679	.
	II. Ergänzungs-Netz.									
	Wien-Strelitz	142·414	.	10·985	.	142·641	.	.	142·641	.
	Schlachthausbahn in Wien †)	2·791	.	2·791	.	2·526	.	.	2·526	.
	Flügel zu den Szallasen †)	0·670	.	.	.	0·526	.	.	0·526	.
	Verbindung mit der Donau-Uferbahn ††)	1·118	.	.	.	0·865	.	.	0·865	.
	Stadlau-Marchegg	34·475	.	34·475	.	35·606	.	.	35·606	.
	Verbindung mit Süssenbrunn (K.F.N.B.) †††)	6·189	.	.	.	6·147	.	.	6·147	.
	Grussbach-Znaim	25·214	.	.	.	25·604	.	.	25·604	.
	Verbindungsbahn in Brünn	0·992	.	0·992	.	1·019	.	.	1·019	.
	Zusammen	213·863	.	49·243	.	214·934	.	.	214·934	.
	III. K. k. priv. Brünn-Rossitzer Bahn.									
	Strelitz-Brünn	12·442	.	12·442	.	12·116	.	.	12·116	.
	Strelitz-Segen Gottes	10·650	.	.	.	10·547	.	.	10·547	.

Anmerkung

*) Ab 1. J895 vom Staate angekauft.
[1]) In der Station Olmütz gem. mit d. K.F.N.B.
[2]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl. P.St.B.
[3]) In der Station Troppau gemeinsam mit der K.F.N.B.
[4]) Strecke von der Reichsgrenze bis zur Einmündung in die Station Ziegenhals Eigenthum der Kgl.P.St.B.
[5]) In der Station Ziegenhals gemeinsam mit den Kgl P.St.B.
**) Dient nur dem Güterverkehre.
[6]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Mittelwalde Eigenthum der Kgl.P.St.B.
[7]) Ausserdem sind im Betriebe der Oe.N.W.B. die Kuttenberger Localbahn (2·875 km). die Linien der Oe.St.B.: Časlau-Zawratetz-Třemošnitz (17·080 km) Skowic—Vrdy-Bučic . . . . (2·969 km) Časlau-Močowitz . . . . . . (4·187 km) die Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha . . . . (24·648 km) und die Localbahn Castolowitz-Reichenau-Solnitz . . . . (15·382 km) und die Localbahn Deutschbrod-Humpoletz . . . . (25·180 km)
[8]) In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.

†) Dient für den Viehverkehr.
††) Dient nur dem Güterverkehre.
†††) Dient für den Viehverkehr.

	Segen Gottes-Oslavan *)	5·591	.	.	.	5·442	.	.	5·442	.
	Schleppbahnen zu den Kohlenschächten *)	1·403	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.
	Zusammen	30·086	.	12·442	.	29·051	.	.	29·051	.
	IV. Ungarantirte Linien.									
	Wien-ungar. Grenze (Bruck a/L.)	39·092	.	.	.	40·712	.	0·458[9])	41·170	.
	Chotzen-Halbstadt-Reichsgrenze (Friedland)	92·273	.	.	.	90·836	.	.	90·836	1·940[10])
	Wenzelsberg-Starkotsch	2·250	.	.	.	2·369	.	0·297[11])	2·666	.
	Halbstadt-Ottendorf (Localbetrieb)	13·636	.	.	.	13·477	.	.	13·477	.
	Verbindungscurve in Halbstadt	0·516	.	.	.	0·516	.	.	0·516	.
	Zusammen	147·767	.	.	.	147·910	.	0·755	148·665	1·940
	V. Localbahnen.									
	Bruck a/L.-Hainburg	21·650	.	.	.	21·206	.	.	21·206	.
	Schwechat-Mannersdorf	28·738	.	.	.	28·530	.	0·252[12])	28·782	.
	Verbindungsgeleise der Linien Wien-Bruck und Schwechat-Mannersdorf in Götzendorf	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.
	Flügel in die Freudenau	1·318	.	.	.	1·160	.	.	1·160	.
	Enzersdorf bei Staatz—Poisdorf	9·392	.	.	.	9·198	.	.	9·198	.
	Segen Gottes-Okřiško	51·139	.	.	.	51·299	.	.	51·299	.
	Studenetz—Gr.-Meseritsch	22·273	.	.	.	22·260	.	.	22·260	.
	Brünn-Tischnowitz	28·347	.	.	.	28·223	.	.	28·223	.
	Zwittawa-Uferbahn **)	1·127	.	.	.	1·127	.	.	1·127	.
	Schwarzbach-Littau	2·579	.	.	.	2·531	.	.	2·531	.
	Rudelsdorf-Landskron	3·761	.	.	.	3·486	.	.	3·486	.
	Ottendorf-Reichsgrenze-Mittelsteine	2·712	.	.	.	3·085	7·628[13])	.	10·713	.
	Čelakowitz-Brandeis a/E.	8·093	.	.	.	7·896	.	.	7·896	.
	Čelakowitz-Mochow **)	3·981	.	.	.	4·031	.	.	4·031	.
	Chotzen-Leitomischl	22·018	.	.	.	21·778	.	.	21·778	.
	Přelouč-Prachowitz	18·803	.	.	.	18·701	.	.	18·701	.
	Tasowitz-Kalkpodol	2·387	.	.	.	2·299	.	.	2·299	.
	Peček—Zasmuk—Gr.-Bečvar	23·970	.	.	.	23·601	.	.	23·601	.
	Bošic-Kauřim	3·010	.	.	.	2·738	.	.	2·738	.
	Bošic-Svojšic (Karlsthal)	1·974	.	.	.	1·911	.	.	1·911	.
	Pořičan-Sadska-Nimburg	13·986	.	.	.	13·669	.	.	13·669	.
	Verbindungslinie Nimburg-Velelib	2·846	.	.	.	.	.	.	.	2·846[14])
	Kralup-Welwarn	9·803	.	.	.	9·744	.	.	9·744	.
	Minkowitz-Swolenowes	7·893	.	.	.	7·593	.	.	7·593	.
	Jenšovic-Lužec	3·214	.	.	.	3·173	.	.	3·173	.
	Lobositz-Libochowitz	13·784	.	.	.	13·826	.	.	13·826	.
	Zusammen	309·211	.	.	.	303·478	7·628	0·252	311·358	2·846
	Theilstrecken der Mähr. Transversalbahn.									
	Brünn-Vlarapass (Landesgrenze)	162·742	.	.	.	163·053	.	.	163·053	.
	Verbindungsgeleise bei Brünn	1·999	.	.	.	1·258	.	.	1·258	.
	Verbindung mit der K.F.N.B. bei Holubitz	2·380	.	.	.	2·016	.	.	2·016	.
	Verbindung mit der K.F.N.B. in Bisenz-Pisek	1·483	.	.	.	1·449	.	.	1·449	.
	Wessely a./M.-Strassnitz (Landesgrenze)	14·451	.	.	.	14·951	.	.	14·951	.
	Kunowitz—Ungar.-Hradisch	4·726	.	.	.	4·854	.	.	4·854	.
	Verbindungscurve bei Kunowitz	0·535	.	.	.	0·535	.	.	0·535	.
	Verbindung mit der K.F.N.B. in Ungar.-Hradisch	0·992	.	.	.	0·679	.	.	0·679	.
	Zusammen	189·308		.	.	188·795	.	.	188·795	.
	Oe.U.St.E.G. im Ganzen	1.363·166	.	391·859	.	1.357·187	7·628	1·667	1.366·482	[15]) 4·786
89	**K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn †)**									
	Mähr.-Ostrau—Friedland	33·005	.	.	.	32·526	.	0·165[16])	32·691	.
90	**K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft**									
	Wien-Triest	577·192	.	577·192	.	577·192	.	.	577·192	.
	Mödling-Laxenburg	4·662	.	.	.	4·930	.	.	4·930	.

*) Nur für Kohlenverkehr.

[9]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Bruck a/L. gemeinsam mit den K.U.St.B.
[10]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Halbstadt bis zur Reichsgrenze (g. Friedland), im Betriebe der Kgl.P.St.B.
[11]) In der Station Starkotsch gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

[12]) Von der Einmündung nächst der Station Kl.-Schwechat bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der K.E.B.

**) Dient nur dem Güterverkehre.

[13]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Mittelsteine Eigenthum der kgl. Preuss. St.B.
**) Dient nur dem Güterverkehre.

[14]) Im Betriebe der Böhm. Commercialbahnen.

[15]) Ausserdem ist im Betriebe der Oe.U.St. E.G. die Localbahn Swolenowes-Smečna (9·957 km).
†) Im Betriebe der K.F.N.B.
[16]) In der Station Mähr.-Ostrau gemeinsam mit der K.F.N.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen
		Kilometer								
	Wr.-Neustadt—ungar. Grenze (Oedenburg)	4·412	.	.	.	5 049	.	.	5·049	.
	Bruck-Leoben	17·029	.	.	.	16·541	.	.	16·541	.
	Marburg-Franzensfeste	373·763	.	2·585	.	373·763	.	.	373·763	.
	Verbindungsgeleise in Marburg	0·634	.	0·634	.	.	.	.	.	.
	Pragerhof-Polstrau-ungar. Grenze	51·853	.	.	.	51·695	.	.	51·695	.
	Verbindungsgeleise bei Pragerhof	0·588	.	0·545	.	.	.	.	.	.
	Steinbrück-Rann-ungar. Grenze (Sissek)	50·804	.	.	.	50·804	.	.	50·804	.
	St. Peter-ungar. Grenze (Fiume)	52·055	.	.	.	52·138	.	.	52 138	.
	Nabresina-Cormons-Reichsgrenze	49·688	.	13·656	.	47·475	.	.	47·475	2·213 [1])
	Verbindungsgeleise nächst Nabresina	0·683	.	0·683	.	0·683	.	.	0·683	.
	Kufstein-Ala-Reichsgrenze	305·716	.	103·668	.	294·711	.	.	294·711	10·815 [2])
	Zusammen	1.489·079	.	698·963	.	1.474·981	.	.	1.474·981	13·028
	Localbahnen.									
	Liesing-Kaltenleutgeben	6·680	.	.	.	6·737	.	.	6·737	.
	Spielfeld-Radkersburg	30·927	.	.	.	30·731	.	.	30·731	.
	Zusammen	37·607	.	.	.	37·468	.	.	37·468	.
	S.B.G. im Ganzen	1 526·686	.	698·963	.	1.512·449	.	.	1.512·449	[3]) 13·028
	Elekt. Bahn Mödling-Hinterbrühl (schmalspur.*)	4·476	.	.	.	4·431	.	.	4·431	.
91	**K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn**									
	Pardubitz-Reichenberg-Reichsgrenze (Seidenberg)	199·876	.	.	.	199·876	2·066 [4])	0·237 [5])	202·179	.
	Josefstadt-Reichsgrenze (Liebau)	62·151	.	.	.	62·552	2·628 [6])	.	65·180	.
	Eisenbrod-Tannwald (Localbetrieb)	17·515	.	.	.	17·721	.	.	17·721	.
	Zusammen	279·542	.	.	.	280·149	4 694	0·237	285·080	[7])
92	**K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang**									
	Wien—Felixdorf—Wr. Neustadt—Aspang	75·916	.	5·430	.	75·567	.	9 590 [8])	85·157	.
	Centralfriedhof—Klein-Schwechat (Localbetrieb)	3·230	.	.	.	3·406	.	0·672 [9])	4 078	.
	Verbindungscurve zur Donauländе-Bahn gegen Oberlaa	0·768	.	.	.	.	.	.	.	0·768[10])
	Zusammen	79·914	.	5·430	.	78·973	.	10 262	89·235	0·768
93	**K. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn **)**									
	Meidling—Pottendorf—Wr. Neustadt	50·684	.	0·577	.	50·684	.	0·338[11])	51·022	.
	Pottendorf—Grammat-Neusiedl (Localbetrieb)	13 866	.	.	.	13·517	.	.	13·517	.
	Ebenfurth-ungar. Grenze (Mitte Laithabrücke)	1·308	.	.	.	.	.	.	.	1·539[12])
	Verbindungsgeleise mit der Donauländе-Bahn bei Inzersdorf	1·302	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	67·160	.	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	1·539
94	**Wiener Verbindungsbahn ***)**									
	Matzleinsdorf-Nordbahnhof	6·741	.	6·741	.	6·456	.	0·838[13])	7·294	0·285[14])
	Flügel zum Hauptzollamte †)	0·454	.	0·454	.	0·495	.	.	0·495	.
	Flügel zum Lastenbahnhofe der K.F.N.B. †)	0·159	.	0·159	.	0·159	.	0·151[15])	0·310	.
	Zusammen	7·354	.	7·354	.	7·110[16])	.	0·989	8·099	0·285

Anmerkung

[1]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Cormons bis zur Reichsgrenze im Betriebe der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie.

[2]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Ala bis zur Reichsgrenze im Betriebe der italien. Adria-Eisenbahn-Comp.

[3]) Ausserdem sind im Betriebe der S.B. die Graz-Köflacher Eisenbahn (90·656 km), die Leoben-Vordernberger Eisenb. (15·456 km), die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (64·539 km), die Theilstrecke der Wr. Verbindungsbhn. Matzleinsdorf-Hetzgasse und Flügel zum Hauptzollamte (5·832 km), die Localbahn Cilli-Wöllan sammt Flügel Hundsdorf-Skalis (39·101 km), die Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au (22·747 km), d. Localb. Pöltschach-Gonobitz (14·767 km), die Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz (11·319 km) und die Localbahn Radkersburg-Luttenberg (25 450 km).

*) Spurweite 1·000 m.

[4]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Seidenberg, Eigenthum der Kgl. P.St.B.

[5]) Von der Abzweigung nächst der Station Pardubitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der O.U.St.E.G.

[6]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgeb. Liebau Eigenth. d. Kgl. P.St.B.

[7]) Ausserdem sind im Betriebe der S.N.D.V.B. die Linie Königshan-Schatzlar der Oesterr. Staatsbahnen (5·431 km) und die Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald mit Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf (zusammen 34·083 km).

[8]) Von der Einmündung in die Station Felixdorf bis zur Ausmündung aus der Station Wr.-Neustadt gemeinsam mit der S.B.

[9]) In der Station Kl.-Schwechat gemeinsam mit der K.E.B.

[10]) Im Betriebe der k.k.G.D der Oe.St.B.

**) Im Betriebe der S.B.

[11]) In den Stationen Meidling (0.120 km) und Wr.-Neustadt (0·218 km) gem. mit der S.B.

[12]) Im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Rechnung der Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

***) Ab 1. Jänner 1895 zur Gänze an den Staat übergegangen.

[13]) Von der Eigenthumsgrenze nächst Matzleinsdorf bis zur Mitte des Magazines daselbst gemeinsam mit der S.B.

[14]) Strecke von der Abzweigung zum Lastenbahnhofe bis zum Anfange des Aufnahmsgebäudes der K.F.N.B. in Wien (Nordbahnhof) im Betriebe der letzteren.

†) Dient nur dem Güterverkehre.

[15]) Von d. Eigenthumsgr. nächst d. Lastenbhf. der K.F.N.B. in Wien bis zur Mitte des Magazines IV gemeinsam mit derselben.

[16]) Vom Nordbahnhofe bis zur Hetzgasse mit Flügel Praterst.-Lastenbahnhof (1·278 km) im Betriebe der K.F.N.B. und von der Hetzgasse bis Matzleinsdorf mit dem Flügel zum Hauptzollamte (5·832 km) im Betriebe der S.B.

Nr.	Selbstständige Localbahnen.										Anmerkungen
95	**Achenseebahn-Gesellschaft**										
	Jenbach-Achensee (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn, schmalspurig ††)	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.	††) Spurweite 1·000 m.
96	**Auspitzer Localbahn**										
	Auspitz Station—Auspitz Stadt	6·831	.	.	.	6·780	.	.	6·780	.	
97	**Baden—Vöslau mit elektrischem Betriebe** (normalsp.)										
	Baden-Helenenthal	3·249	.	.	.	3·174	.	.	3·774	.	
98	**K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn**										
	Bozen-Meran	31·613	.	.	.	31·124	.	0·156[17])	31·280	.	[17]) In der Station Bozen gem. mit der S.B.
99	**K. k. priv. böhm. Commercialbahnen**										
	Königgrätz-Wostroměř	33·996	.	.	.	33·996	.	0·927[18])	34·923	.	[18]) In den Stationen Königgrätz (0·570 km) und Wostroměř (0·357 km) gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Sadova-Smiřitz	10·802	.	.	.	10·571	.	.	10·571	.	[19]) Strecke zwischen den Stationen Nimburg und Velelib Eigenthum der priv. Oe.U. St.E.G.
	Nimburg-Jičin	40·888	.	.	.	40 888	2·846[19])	1·783[20])	45·517	.	[20]) In der Station Nimburg (0·486 km) und vom Anschlusse nächst der Station Jičin bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst (1·297 km) gem. mit der priv.Oe.U.St.E.G., bezw. mit der Oe.N.W.B.
	Křinec-Königsstadtl	11·955	.	.	.	11·856	.	.	11·856	.	
	Kopidlno-Libaň	4·055	.	.	.	3·988	.	.	3·988	.	
	Libaň-Bakov	33·303	.	.	.	33·370	.	2·435[21])	35·805	.	[21]) Von der Einmündung nächst der Station Bakov bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.N.B.
	Detenitz-Dobrowitz	14·183	.	.	.	14·056	.	.	14·056	.	
	Rokycan-Miröschau-Nezvěstic	26·719	.	.	.	26 570	.	0·328[22])	26·898	.	[22]) Von der Einmündung nächst der Station Rokycan bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gem. mit der B.W.B.
	Smidar-Hochwessely	7·826	.	.	.	7·680	.	.	7·680	.	
	Zusammen	183·727	.	.	.	182·975	2·846	5·473	191·294	.	
100	**Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft**										
	Schreibwald-Karthaus (Dampftramway)	7·957	.	3·423	.	7·822	.	.	7·822	.	
	Abzweigung: Ugartestrasse-Centralfriedhof	2·177	.	.	.	2·087	.	.	2·087	.	
	Verbindungsgeleise mit der Station Brünn der Oe.-ung. St.E.G.*)	0·221	.	.	.	0·221	.	.	0·221	.	*) Dient nur dem Güterverkehre.
	Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz	6·062	.	.	.	5·888	.	.	5·888	.	
	Verbindungsgeleise mit dem Frachtenbahnhofe Mähr.-Ostrau d. K.F.N.B.*)	1·050	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.	
	Mähr.-Ostrau Localbahnh.—Ostrawitzabrücke**)	0.808	.	.	.	.	.	.	.	.	**) Betrieb nicht eröffnet.
	Zusammen	18·275	.	3·423	.	16·964	.	.	16·964	.	
101	**Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)*****)	15·277	.	.	.	15·122	.	0·260[23])	15·382	.	***) Im Betriebe der Oe.N.W.B. [23]) Von Mitte des Aufnahmsgebäudes Castolowitz bis Ende dieser Station (Eigenthumsgrenze) gemeinsam m. der Oe.N.W.B.
102	**Dampf-Tramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.**										
	Wien-Stammersdorf	10·675	.	.	.	10·522	.	.	10·522	.	
	Abzweigung zur Rangirstation und zum Anschlusse an die Station Jedlsee der Oe.N.W.B.†)	0·504	.	.	.	0·504	.	.	0·504	.	†) Dient nur dem Güterverkehre.
	Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf	14·913	.	.	.	14·703	.	.	14·703	.	
	Wien (Schönbr.-Linie)-Hietzing-Perchtoldsdorf	13·601	.	.	.	13·553	.	.	13·553	.	
	Perchtoldsdorf-Mödling	3·299	.	.	.	3·293	.	.	3·293	.	
	Hietzing—Ober St. Veit	2·409	.	.	.	2·345	.	.	2·345	.	
	Zusammen	45·401	.	.	.	44·920	.	.	44·920	.	
103	**Deutschbrod-Humpoletz**††)	25·275	.	.	.	25·031	.	0·149[24])	25·180	.	††) Im Betriebe der Oe.N.W.B. [24]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Deutschbrod bis Eigenthumsgrenze gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
104	**Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag**†††)	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.	†††) Spurweite 1·0 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung, doppelgeleisig.
105	**Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag***)	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.	
106	**Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz***)	0·212	.	.	.	0 212	.	.	0·212	.	*) Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.
107	**Gaisbergbahn-Gesellschaft**										
	Parsch-Gaisbergspitze (Zahnradb., schmalsp.**)	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.	**) Spurweite 1·000 m.
108	**Gmundner Elektricitäts-Gesellschaft**										
	Gmunden Station—Gmunden Stadt (elektrischer Betrieb, schmalspurig ***)	2·552	.	.	.	2·530	.	.	2·530	.	***) Spurweite 1·000 m.

	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge)				Betriebslänge					Anmerkung
		im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig		der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen	der gemeinsam benützten	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	
				im Inlande	im Auslande		Bahnstrecken				
		Kilometer									
109	**Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha** *)										*) Im Betriebe der Oe.N.W.B.
	Gross-Priesen—Loschowitz—Wernstadt	16·566	.	.	.	16·425	.	0·418 [1])	16·843	.	[1]) In der Station Gross-Priesen gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Loschowitz—Auscha	7·846	.	.	.	7·805	.	.	7·805	.	
	Zusammen	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.	
110	**Innsbruck-Hall** in Tirol (schmalspurig **)	12·143	.	.	.	12·023	.	.	12·023	.	**) Spurweite 1·000 m.
111	**Kahlenberg-Eisenbahn**										
	Nussdorf-Kahlenberg (Zahnradbahn)	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.	[2]) Strecke Nussdorferstrasse (Linienwall-Durchbruch)-Nussdorf (Zahnradbahnhof) im Betriebe der neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.
	Nussdorferstrasse-Nussdorf (Dampftramway)	3·543	.	2·808	.	.	.	.	.	3·465[2])	[3]) Im Betriebe der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.
	Abzweigung nach Heiligenstadt (Dampftramway)	0·794	.	.	.	.	.	.	.	0·682[3])	
	Zusammen	9·786	.	7·694	.	5·310	.	.	5·310	4·147	
112	**Kremsthalbahn**										[4]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Linz bis zur Abzweigstelle gemeinsam mit der K.E.B.
	Linz-Kremsmünster-Klaus Steyerling	64·936	.	.	.	64·830	.	0·586[4])	65·416	.	
	Unter-Rohr—Bad Hall	4·240	.	.	.	4·138	.	.	4·138	.	
	Zusammen	69·176	.	.	.	68·968	.	0·586	69·554	.	
113	**Kuttenberger Localbahn** ***)	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089[5])	2·875	.	***) Im Betriebe der Oe.N.W.B. [5]) Nächst der Station Sedletz-Kuttenberg gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
114	**Lemberger Strassenbahn m. elek. Betr.** (schmalsp.) †)										†) Spurweite 1·000 m.
	Staatsbahnhof-Lyczakow	5·814	.	4·536	.	5·814	.	.	5·814	.	
	Abzweigung Hetmanskagasse-Sofienschule	1·933	.	1·933	.	1·940	.	.	1·940	.	
	Abzweigung Peter Paulskirche-Friedhof	0·545	.	.	.	0·579	.	.	0·579	.	
	Zusammen	8·292	.	6·469	.	8·333	.	.	8·333	.	
115	**Mori-Arco-Riva** am Gardasee (schmalspurig ††)	24·502	.	.	.	24·063	.	.	24·063	.	†† Spurweite 0·760 m.
116	**Mühlkreisbahn-Gesellschaft**										
	Linz Urfahr-Aigen Schlögl	57·782	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.	
117	**Neue Wiener Tramway-Gesellschaft** †††)										†††) Mit Dampf betriebene Theilstrecken.
	Westbahnlinie-Hütteldorf	5·848	.	5·237	.	5·706	.	.	5·706	.	*) Derzeit nicht im Betriebe.
	Abzweigung zum Vororte-Friedhof *)	0·790	.	.	.	.	.	.	.	.	[6]) Strecke Nussdorferstrasse (Linienwall-Durchbruch)-Nussdorf (Zahnradbahnhof), formell concessionirt der Kahlenberg-Eisenbahn. Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.
	Sternwartestrasse-Nussdorferstrasse-Nussdorf	0·713	.	0·683	.	0·683	3·465[6])	.	4·148	.	[7]) Concessionirt der Kahlenberg-Eisenbahn, formelle Eigenthumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.
	Abzweigung nach Heiligenstadt	.	.	.	.	.	0·682[7])	.	0·682	.	
	Zusammen	7·351	.	5·920	.	6·389	4·147	.	10·536	.	
118	**K. k. priv. Neutitscheiner Localbahn**										
	Zauchtl-Neutitschein	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	.	
119	**Prag Belvedere zum kgl. Thiergarten-Lustschloss Bubenc** mit elektr. Betriebe (normalspurig)	1·400	.	.	.	1·377	.	.	1·377	.	
120	**Localbahn Radkersburg-Luttenberg** **)										**) Im Betriebe der S.B.G.
	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250[8])	.	25·450	.	[8]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Radkersburg bis Eigenthumsgrenze, Eigenthum der S.B.G.

121	**Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn***)**										***) Im Betriebe der S.N.D.V.B.
	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	25·792	.	.	.	25·792	.	1·597 [9])	27·389	.	[9]) In den Stationen Reichenberg und Tannwald gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf	6·625	.	.	.	6·694	.	.	6·694	.	
	Zusammen	32·417	.	.	.	32·486	.	1·597	34·083	.	
122	**Salzburger Eisenbahn- u. Tramway-Gesellschaft**										
	Salzburg (Bahnhof)-Bayer. Grenze (Drachenloch)	13·243	.	.	.	12·188	.	.	12·188	.	
	Karolinenbrücke-Parsch	1·700	.	.	.	1·669	.	.	1·669	.	
	Verbindungsgeleise bei der Karolinenbrücke	0·180	.	.	.	0·180	.	.	0·180	.	
	Drahtseilbahn auf die Festung Hohen Salzburg †)	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.	†) Spurweite 1·000 m Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.
	Zusammen	15·322	.	.	.	14·236	.	.	14·236	.	
123	**Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft**										
	Ischl Staatsbahnhof-Pfandl-St. Lorenz-Salzburg (schmalspurig ††)	63·290	.	.	.	63·180	.	.	63·180	.	††) Spurweite 0·760 m.
	Ischl Localbahnhof-Pfandl †††) schmalspurig*)	0·583	.	.	.	.	.	.	.	.	†††) Seit Eröffnung der Verbindung mit dem Staatsbahnhofe Ischl ausser Betrieb.
	St. Lorenz-Mondsee (schmalspurig*)	3·675	.	.	.	3·578	.	.	3·578	.	*) Spurweite 0·760 m.
	Verbindungsgeleise bei St. Lorenz (schmalsp.*)	0·214	.	.	.	0·214	.	.	0·214	.	
	Zahnradbahn auf den Schafberg**)	5·862	.	.	.	5·836	.	.	5·836	.	**) Spurweite 1·000 m.
	Zusammen	73·624	.	.	.	72·808	.	.	72·808	.	
124	**Stauding-Stramberger Localbahn**										
	Stauding-Stramberg	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479	.	
125	**Steiermärkische Landesbahnen**										
	Cilli-Wöllan	37·475	.	.	.	37·299	.	0·250[10])	37·549[11])	.	[10]) In der Station Cilli gemeinsam mit der S.B.
	Hundsdorf-Skalis***)	1·872	.	.	.	1.552	.	.	1·552[11])	.	[11]) Im Betriebe der S.B.G. ***) Dient nur dem Kohlenverkehre.
	Kapfenberg—Seebach-Au (schmalspurig †)	22·958	.	.	.	22·747	.	.	22·747[11])	.	†) Spurweite 0·760 m.
	Pöltschach-Gonobitz (schmalspurig †)	14·928	.	.	.	14·767	.	.	14·767[11])	.	
	Preding-Wieselsdorf—Stainz (schmalspurig †)	11·502	.	.	.	11·319	.	.	11·319[11])	.	
	Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalb.) (schmalsp.) †)	76·281	.	.	.	.	.	.	.	76·119[12])	[12]) Im Betriebe der k. k. General-Direction der Oe.St.B. auf Rechnung der steiermärkischen Landesbahnen.
	Zusammen	165·016	.	.	.	87·684	.	0·250	87·934	76·119	
126	**Steyrthalbahn-Gesellschaft**										
	Steyer (Garsten)-Agonitz (schmalspurig ††)	32·168	.	.	.	31·717	.	.	31·717	.	††) Spurweite 0·760 m.
	Pergern-Bad Hall (schmalspurig ††)	15·559	.	.	.	15·397	.	.	15·397	.	
	Zusammen	47·727	.	.	.	47·114	.	.	47·114	.	
127	**Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesch. †††)**										†††) Im Betriebe der priv. Oe.U.St.E.G.
	Swolenowes—Střebichowic-Vinařic	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300[13])	9·957	.	[13]) In der Station Swolenowes gemeinsam mit der priv.Oe.U.St.E.G.
128	**Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft**										
	Wien (Matzleinsdorfer Viaduct)—Wr.-Neudorf ††)	12·934	.	.	.	12·781	.	.	12 781	.	

Recapitulation.

I. Hauptbahn-Unternehmungen.

1	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101·152	.	64·971	.	101·129	.	0·261	101·390	.
2	Böhmische Nordbahn	321·244	0·493	.	.	320·094	.	.	320·094	.
3	Böhmische Westbahn	200·612	.	.	.	200·116	6·721	.	206·837	.
4	Buschtěhrader Eisenbahn	418·258	1·768	32·544	.	419 387	1·182	1·817	422·386	0·583
5	Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	146·331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.
6	Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.
7	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1.267·854	0·621	387·714	0·577	1.275·353	3·792	18·999	1.298·144	.
8	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	63·496	.	.	.	63·496	.	0·322	63·818	.
9	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087	355·515	0 846
10	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531	15·456	.
11	Mährische Grenzbahn	109·483	.	.	.	109·721	0·402	1·944	112·067	.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigenthumslänge, Bahnlänge) im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im Ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
12	Mährisch-schlesische Centralbahn	143·699	.	.	.	141·638	10·334	1·941	153·913	3·346	
13	Oesterreichische Nordwestbahn	931·678	.	.	.	932·358	6·121	.	938·479	.	
14	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1.363·166	.	391·859	.	1.357·187	7·628	1·667	1.366·482	4·786	
15	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33·005	.	.	.	32·526	.	0·165	32·691	.	
16	Staatsbahnen, k. k. österreichische*)	5.980·623	2·275	726·370	.	5.969·748	16·218	82·452	6.068·418	14·925	*) Exclusive Localbahnen.
17	Staatsbahnen, kgl. bayerische	46·584	.	.	.	47·231	.	.	47·231	.	
18	Staatsbahnen, kgl. preussische	4·688	.	.	.	4·688	3·346	0·891	8·925	.	
19	Staatsbahnen, kgl. sächsische	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785	.	
20	Südbahn-Gesellschaft	1.526·686 [1]	.	698·963	.	1.512·449	.	.	1.512·449	13·028	[1] Exclusive der 4·476 km langen elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl.
21	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	279·542	.	.	.	280·149	4·694	0·237	285·080	.	
22	Ungarische Westbahn	68·066	.	.	.	68·066	.	0·311	68·377	.	
23	Unterkrainer Bahnen	132·556	.	.	.	132·137	.	1·858	133·995	.	
24	Wien-Aspanger Eisenbahn	79·914	.	5·430	.	78·973	.	10·262	89·235	0·768	
25	Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	67·160	.	0·577	.	64·201	.	0·338	64·539	1·539	
26	Wiener Verbindungsbahn	7·354	.	7·354	.	7·110	.	0·989	8·099	0·285	
	Zusammen	13.802·693	5·157	2.467·831	0·577	13.768·462	60·438	128·167	13.957·067	40·106	
	II. Localbahn-Unternehmungen.										
	a) mit Dampfkraft betriebene Adhäsionsbahnen.										
27	Asch-Rossbach	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.	
28	Auspitzer Localbahn	6·831	.	.	.	6·780	.	.	6·780	.	
29	Bozen-Meraner Bahn	31·613	.	.	.	31·124	.	0·156	31·280	.	
30	Böhmische Commercialbahnen	183·727	.	.	.	182·975	2·846	5·473	191·294	.	
31	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	18·275	.	3·423	.	16·964	.	.	16·964	.	
32	Bukowinaer Localbahnen	176·396	.	.	.	175·347	.	0·558	175·905	.	
33	Castolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)	15·277	.	.	.	15·122	.	0·260	15·382	.	
34	Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.)	45·401	.	.	.	44·920	.	.	44·920	.	
35	Deutschbrod-Humpoletz	25·275	.	.	.	25·031	.	0·149	25·180	.	
36	Dolina-Wygoda	8·246	.	.	.	8·071	.	0·275	8·346	.	
37	Ebenfurth-Leobersdorf (Wittmannsdorf)	15·152	.	.	.	14·630	.	0·440	15·070	.	
37a	Ebenfurth-ungar. Grenze (Neufeld)	.	.	.	.	.	1·539	.	1·539	.	
38	Fehring-Fürstenfeld	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268	20.126	.	
39	Friauler Eisenbahn-Gesellschaft	16·555	.	.	.	16·353	.	0·040	16·393	.	
40	Fürstenfeld-Hartberg	38·702	.	.	.	38·388	0·234	.	38·622	.	
41	Gailthalbahn	30·471	.	.	.	30·220	.	0·466	30·686	.	
42	Gleisdorf-Weiz	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421	14·780	.	
43	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.	
44	Innsbruck-Hall in Tirol	12·143	.	.	.	12·023	.	.	12·023	.	
45	Kahlenberg-Eisenbahn	4·337 [2]	.	2·808	.	.	.	.	.	4·147	[2] Exclusive Zahnradbahn Nussdorf-Kahlenberg.
46	Kolomeaer Localbahnen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·574	32·705	.	
47	Kremsthalbahn	69·176	.	.	.	68·968	.	0·586	69·554	.	
48	Kuttenberger Localbahn	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089	2·875	.	

Nr.	Bahn									
49	Laibach-Stein	23·061	.	.	.	23·004	.	0·612	23·616	.
50	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459	89·464	.
51	Mährische Westbahn	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90·486	.
52	Metković-Landesgrenze	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.
53	Mösel-Hüttenberger Bahn	4·944	.	.	.	4·772	0·209	.	4·981	.
54	Mori-Arco-Riva	24·502	.	.	.	24·063	.	.	24·063	.
55	Mühlkreisbahn-Gesellschaft	57·782	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.
56	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft	7·351	.	5·920	.	6·389	4·147	.	10·536	.
57	Neutitscheiner Localbahn	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	.
58	Potscherad-Wurzmes	17·153	.	.	.	17·028	.	0·342	17·370	.
59	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250	.	25·450	.
60	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	32·417	.	.	.	32·486	.	1·597	34·083	.
61	Salzburger Eisenbahn- u. Tramway-Gesellschaft**)	15·123	.	.	.	14·037	.	.	14·037	.
62	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft***)	67·762	.	.	.	66·972	.	.	66·972	.
63	Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·579	9·587	.
64	Staatsbahnen, k. k. österr. †)	810·171	[3])4·753	1·335	.	814·025	76·119	8·316	898·460	.
65	Stauding-Stramberger Localbahn	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479	.
66	Steiermärkische Landesbahnen	165·016	.	.	.	87·684	.	0·250	87·934	76·119 [4])
67	Steyrthalbahn-Gesellschaft	47·727	.	.	.	47·114	.	.	47·114	.
68	Strakonitz-Winterberg	32·671	.	.	.	32·293	.	0·124	32·417	.
69	Swolenowes-Smečna	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300	9·957	.
70	Vöcklabruck-Kammer	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603	10·918	.
71	Welser Localbahn-Gesellschaft	46·043	.	.	.	45·904	.	8·009	53·913	.
72	Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft Wr.-Neudorf	12·934	.	.	.	12·781	.	.	12·781	.
73	Wodnan-Prachatitz	27·423	.	.	.	27·309	.	0·268	27·577	.
74	Wotic-Selčan	16·620	.	.	.	16·410	.	0·205	16·615	.
75	Zeltweg-Fohnsdorf (Antonischacht)	8·501	.	.	.	7·924	.	.	7·924	.
	Zusammen	2,482·769	4·753	13·486	.	2,388·682	85·344	37·145	2,511·171	80·266
	b) mit elektrischer Kraft betriebene Bahnen.									
76	Baden-Helenenthal	3·249	.	.	.	3·174	.	.	3·174	.
77	Gmunden Station—Gmunden Stadt	2·552	.	.	.	2·530	.	.	2·530	.
78	Lemberger Strassenbahn	8·292	.	6·469	.	8·333	.	.	8·333	.
79	Mödling-Hinterbrühl ††)	4·476	.	.	.	4·431	.	.	4·431	.
80	Prag Belvedere—Bubenc	1·400	.	.	.	1·377	.	.	1·377	.
	Zusammen	19·969	.	6·469	.	19·845	.	.	19·845	.
	c) Zahnrad- und Drahtseilbahnen.									
81	Achenseebahn-Gesellschaft	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.
82	Eisenerz-Vordernberg	19·498	.	.	.	19·764	0·189	.	19·953	.
83	Gaisbergbahn-Gesellschaft	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.
84	Nussdorf-Kahlenberg	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.
85	Schafbergbahn	5·862	.	.	.	5·836	.	.	5·836	.
86	Drahtseilbahn auf die Festung Hohen Salzburg	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.
87	Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.
88	Drahtseilbahn auf den Laurenziberg in Prag	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.
89	Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz	0·212	.	.	.	0·212	.	.	0·212	.
	Zusammen	43·404	.	4·995	.	43·389	0·189	.	43·578	.
	Länge der Hauptbahnen ad I	13,802·693	5·157	2,467·831	0·577	13,768·462	60·438	128·167	13,957·067	40·106
	Länge der Localbahnen (**Abhäsionsbahnen m. Dampfbetrieb**) **ad II a**	2,482·769	4·753	13·486	.	2,388·682	85·344	37·145	2,511·171	80·266
	Länge der Localbahnen mit elektrischem Betriebe ad II b	19·969	.	6·469	.	19·845	.	.	19·845	.
	Zahnrad- und Drahtseilbahnen ad II c	43·404	.	4·995	.	43·389	0·189	.	43·578	.
	Totalsumme	16,348·835	9·910	2,492·781	0·577	16,220·378	145·971	165·312	16,531·661	120·372

**) Exclusive Drahtseilbahn Hohen-Salzburg.

***) Exclusive Schafbergbahn.

†) Im eigenen und fremden Betriebe.

[3]) Exclusive Zahnradbahn Eisenerz-Vordernberg.

[4]) Im Betriebe der k. k. General-Direction der Oe.St.B.

††) Eigenthum der Hauptbahn-Unternehmung S.B.G.

Hievon:

I. K. k. Staatsbahnen.

a) Im Staatsbetriebe.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	5.349·572 km	5.433·523 km
Bahnen mit Localbetrieb	1.416·520 „	1.433·889 „
Zusammen	6.766·092 km	6.867·412 km

b) Im fremden Staats-, bezw. Privatbetriebe.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	14·094 km	13·633 km
Bahnen mit Localbetrieb	30·106 „	29·667 „
Zusammen	44·200 km	43·300 km

II. Vom Staate verwaltete Privatbahnen.

a) Auf Rechnung des Staates.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	570·950 km	570·909 km
Zusammen	570·950 km	570·909 km

b) Auf Rechnung der Eigenthümer.

	Baulänge	Betriebslänge
Bahnen mit Normalbetrieb	192·350 km	196·462 km
Bahnen mit Localbetrieb	788·284 „	879·508 „
Zusammen	980·634 km	1.075·970 km

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 103. **Wien, 3. September 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn auf die Schneekoppe nebst allfälliger Fortsetzung nach Grenzbauden.

Das k. k. Handelsministerium hat dem behördlich autorisirten Civilgeometer und Baumeister Josef Šilhan in Leitomischl die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn auf die Schneekoppe mit dem Ausgangspunkte bei der Vereinigung der Fusswege zur Riesenbaude nebst allfälliger Fortsetzung nach Grenzbauden im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. August 1895. Z. 46.341.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Wessely zur mährisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Szenicz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur und Bauunternehmer Friedrich Horschitz in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Wessely a. d. March der Linie Brünn—Vlarapass der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Lonka, Welka und Javornik zur mährisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Szenicz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 22. August 1895. Z. 41.526.

Regulirung der March in Ungarn.

Die kgl. ungarische Regierung hat, wie aus Budapest berichtet wird, die gründliche Regulirung des das ungarische Territorium berührenden linksseitigen Flussufers der March (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1890 und Nr. 98 ex 1891) von deren Ausmündung in die Donau bei Devény (Theben) bis Rohatetz, bezw. Broczko, d. i. bis zum Bereiche des Flussgebietes auf ausschliesslich österreichischem (mährischem) Territorium beschlossen, und werden diese Arbeiten, auf welche seinerzeit bereits beim Baue der mit dem Flusse parallel laufenden Marchthalbahn in entsprechender Weise Rücksicht genommen wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1890), im Einklange mit den durchaus correspondirenden Regulirungsplänen der k. k. österreichischen Regierung, bezw. der niederösterreichischen und mährischen Statthaltereien durchgeführt werden.

Die gemeinsame Strecke Devény—Rohatetz (bezw. Broczko) beträgt 146 km, und zwar liegt das rechte Ufer dieses Flussabschnittes ausschliesslich auf niederösterreichischem, das linke aber ausschliesslich auf ungarischem Gebiete. Von Broczko aufwärts durchschneidet der Fluss in einer Länge von 222 km ausschliesslich mährisches Landesgebiet.

Von Seiten der kgl. ungarischen Regierung wurde

bereits im Jahre 1890 in Pozsony (Pressburg) eine March-Regulirungs-Expositur unter Leitung des kgl. ungarischen Oberingenieurs Hermann Just aufgestellt, welche damit betraut ist, durch örtliche Aufnahmen die hydrographischen Verhältnisse des gesammten Niederschlagsgebietes der March und ihrer Zuflüsse zu ermitteln (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33 ex 1890), welche Daten nunmehr von besonderer Wichtigkeit für die Feststellung der Querschnittprofile des zu regulirenden Flussbettes, der Höhe der Ufer, der Schutzdämme etc. sind.

Was die Wassermenge betrifft, ergaben die angestellten sogenannten Flügelmessungen, d. i. die Constatirung des Ausdehnungsgebietes der Wassermengen bei Hochwässern, dass zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wasserstande der March ein Verhältniss von 1 : 60 besteht, das heisst, dass das Wasserquantum, welches die March abführt, sich zu Zeiten um das Sechzigfache vermehrt. Da nun die March, und zwar zu Gunsten und zu Schaden der beiderseitigen Ufergebiete, nützliche und schädliche Hochwasserstände hat, von welchen die ersteren innerhalb der Monate November bis Ende Februar Felder und Wiesen düngen, während die letzeren, in die Periode vom März bis Ende October fallenden von vernichtender Wirkung für die Culturen sind, hat es sich gezeigt, dass durch eine Regulirung, welche sich nur auf den mittleren Wasserstand erstrecken würde, eine vollständige Sanirung der gegenwärtigen Zustände nicht zu erzielen wäre, dass vielmehr bei Durchführung der Arbeiten auf den höchsten Wasserstand Rücksicht genommen werden müsse.

Die Erfolge dieses von den beiderseitigen Regierungen im Principe angenommenen Ausführungsmodus werden in Folge der diesfalls vorzunehmenden ausgiebigen Tieferlegung der Flussbettsohle nicht nur der Landwirthschaft und der Sicherung des Grundeigenthums der beiderseitigen Bevölkerungen zu Gute kommen, sondern auch die Möglichkeit einer Continuität des Schiffahrtbetriebes selbst mit mittelgrossen Dampfern bis in den Bereich Mährens sichern.

Nachdem nun durch die angestellten Wassermessungen das Verhältniss zwischen dem Minimum und Maximum der Wasserstände nicht nur zu den verschiedenen Jahreszeiten, sondern auf Basis fünfundzwanzigjähriger Erfahrungen auch für abnorme Hochwässer constatirt wurde, ergibt sich die Nothwendigkeit der Regulirung mit einem eigentlichen stets auch schiffbaren Flussprofil (Schlauch) und einem weiteren Profil für Hochwässer, welch letztere bei Anbringung von Colmationsschleusen in den Schutzdämmen sodann als nützliche Bewässerung nach Belieben den Culturen zugeführt werden können, während durch eben dieselben Schleusen auch der Ablauf culturschädlicher Binnenwässer vermittelt werden wird.

Des ferneren müssen auch die in die March einlaufenden Nebenflüsse und Bäche regulirt und mit Rückstauungsdämmen versehen, ferner muss das Vorkommen von Dammbrüchen durch Anbringung von Buchtendämmen verhindert werden.

Bei Regulirung des eigentlichen Flussbettes werden die beiderseitigen Regierungen nur die Kosten der Herstellung des Schlauches tragen, während die Sicherung und Begrenzung des bisherigen Inundationsgebietes gleichfalls beiderseits Sache der Interessenten ist.

Die Gesammtkosten der Regulirung des Marchgebietes von Devény bis zu deren Ursprung sind mit 10,000.000 fl. präliminirt, von welchen für die Herstellung des Schlauches auf Staatskosten 4,000.000 entfallen, welche im Verhältnisse der beiderseitigen Fluss-, bezw. Uferlängen zu aliquoten Theilen von den beiderseitigen Regierungen zu bestreiten sind, während die restlichen, 6,000.000 fl. betragenden Kosten sich pro rata auf die Interessenten Ungarns, Niederösterreichs und Mährens vertheilen werden.

Ueber die Bedeutung der Vorschrift des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr Art. 37, erster Satz:

„Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen."

Die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" bringt in Nr. 7 den nachstehenden interessanten Aufsatz über die Bedeutung der Vorschrift des internationalen Uebereinkommens Art. 37, erster Satz, welcher lautet: Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen."

1.

Während für die Frage, unter welchen Voraussetzungen überhaupt von der Eisenbahn ein Schadenersatz zu leisten ist, nach ausdrücklicher Bestimmung des internationalen Uebereinkommens (Art. 31, 32) bei Verlust und bei Beschädigung dieselben Grundsätze zur Anwendung kommen und dies auch bezüglich der Ausnahmebestimmungen der Art. 35 (Specialtarife) und 38 (Interesse-Declaration) vorgeschrieben ist, darf ein Gleiches hinsichtlich der regelmässigen Höhe des für Verlust einerseits und Beschädigung andererseits zu leistenden Ersatzes schon im Hinblick auf den Wortlaut der betreffenden Vorschriften (Art. 34 und 37) zum mindesten nicht ohne weiteres angenommen werden. Im Art. 34 ist nämlich bestimmt:

„Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermanglung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist."

Dagegen lautet die connexe Bestimmung im Art. 37, Satz 1:

„Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen."

Während also im Art. 34 für den Fall des Verlustes Ort und Zeit des Versandts als für die Werthberechnung massgebend erklärt sind, schweigt der Art. 37 darüber, welcher Ort und welche Zeit der Berechnung des im Falle der Beschädigung zu vergütenden Minderwerthes zu Grunde gelegt werden soll, und begnügt sich damit, zu bestimmen, dass der ganze Minderwerth zu bezahlen ist.

Verschiedene Ausleger [1]) sind nun der Ansicht, dass gleichwohl im Falle der Beschädigung (Art. 37) die für den Fall des Verlustes im Art. 34 gegebenen Vorschriften analoge Anwendung zu finden hätten. Allein diese Auffassung widerspricht dem Wortlaut und dem daraus, sowie aus anderen Umständen abzuleitenden Sinn dieser Vorschrift, sie findet in ihrer Entstehungsgeschichte nicht die geringste Stütze und führt zu praktischen Schwierigkeiten. Vielmehr ist — wie in dem Folgenden nachgewiesen werden soll — für die Höhe des von der Eisenbahn im Falle der Beschädigung zu vergütenden Minderwerthes Ort und Zeit der Ablieferung des Gutes (des „Empfanges“) massgebend.

2.

Was zunächst den Wortlaut der fraglichen Bestimmung betrifft, so steht der Ausdruck „der ganze Betrag des Minderwerthes“, welcher gemäss Art. 37 im Falle der Beschädigung ersetzt werden soll, in einem nicht zu verkennenden Gegensatz zu der oben angeführten Vorschrift des Art. 34 über den im Verlustfalle zu leistenden Ersatz. Und dieser Gegensatz ist ein nachweislich gewollter, für den Sinn des Art. 37 massgebender. Es ist zwar behauptet worden, auch im Falle des Art. 34 sei ja der ganze Werth zu ersetzen. Dies wäre aber nur dann richtig, wenn der Berechnung im Verlustfalle derjenige Werth zu Grunde gelegt würde, welchen das Gut bei ordnungsmässiger Ausführung des Transportes gehabt hätte, somit der Werth am Ort und und zur Zeit des Empfanges. Ein derartiger voller Werthersatz war in der That nach den Beschlüssen der I. Conferenz (1878) vorgesehen. Nachdem aber die II. Conferenz vom Jahre 1881 den Grundsatz angenommen hatte, dass der Werth im Verlustfalle nach Ort und Zeit des Versandts berechnet werde und dieser Werth naturgemäss geringer ist als der Empfangswerth, kann von dem Ersatz des ganzen Werthes im Falle des § 34 nicht mehr wohl die Rede sein. Und nun ergab sich die Frage: „Wie soll es denn im Falle der Beschädigung werden? Soll der Berechnung des zu vergütenden Minderwerthes auch nur der geringere Werth des Gutes am Versandtorte und zur Versandtzeit oder aber der höhere, nach Ort und Zeit des Empfanges zu bemessende Werth zu Grunde gelegt werden?“ Wenn darauf die Entscheidung der Conferenz lautete: „In diesem Falle soll der ganze Minderwerth ersetzt werden“, so konnte damit, diesen Vorgängen und dem hieraus abzuleitenden natürlichen Ideengange nach, nichts anderes gemeint sein, als der nach Ort und Zeit des Empfanges zu berechnende.

Nur dieser gewollte Gegensatz zu der im Art. 34 für den Verlustfall bestimmten Berechnung gibt dem Wortlaut des Art. 37 einen einfachen und guten Sinn. Nur durch diese Auslegung wird auch der Mangel einer dem Art. 34 analogen Bestimmung über Erstattung von Zöllen, Fracht und sonstigen Kosten begreiflich. Denn zu einer derartigen Erstattung fällt dann, aber auch nur dann, jeder Grund hinweg, wenn der ganze Betrag des Minderwerthes im Sinne der Berechnung nach Ort und Zeit des Empfanges erstattet wird. Wer den Werth des beschädigten Gutes (theils in natura, theils durch Ersatz des Minderwerthes) gerade so erhält, wie wenn es unbeschädigt angekommen wäre — und nur dieser — hat natürlich auch die vollen Kosten des Transportes ohne Abzug zu tragen.

(Schluss folgt.)

[1]) Namentlich:
a) Schwab, Das internationale Uebereinkommen etc., S. 278 ff.
b) Eger, Das internationale Uebereinkommen, erläutert etc., S. 638 ff, 643 ff,
Derselbe, Das internationale Uebereinkommen, Textausgabe mit Anmerkungen, S. 133.
c) Rosenthal, Int. Eisenbahn-Frachtrecht, S. 220 ff.
Dagegen im Sinne dieser Abhandlung:
Gasca, Il codice ferroviario, III, p. 263 ff.
Gerstner, Int. Eisenbahn-Frachtrecht, S. 369 ff.
Eine dritte Auffassung vertheidigt:
de Seigneux, Commentaire du projet de convention etc., p. 51.
Vergl. unten Nr. 5.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Zwardon — Neu-Sandez: Ufersicherung des Rabaflusses: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Ufersicherung des Rabaflusses in km 110·2 und 110·4 für den 4. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Carl Fetter betraut. [G.-I.-Z. 16.009.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Geleisereconstruction und Sicherungsanlage in Mariaschein.) Auf Grund des Ergebnisses der am 6. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project der Geleisereconstruction und für die Aufstellung einer Sicherungsanlage in der Station Mariaschein der Bauconsens ertheilt. [20. August, Z. 48.803.]

— Linie Aussig—Komotau: Brückenwaage in Komotau.) Die Ueberstellung der Brückenwaage vom Rangirbahnhofe in Brüx nach der Station Komotau wurde genehmigt. [20. August, Z. 47.693.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Vergrösserung des Wasserreservoirs in Böhm.-Kamnitz.) In der Station Böhm.-Kamnitz wird das bestehende Wasserreservoir vergrössert. [3. August, Z. 45.203.]

— (Linie Bakov—Turnau: Schuppen in Münchengrätz.) Für Zwecke des J. Pollatschek wurde auf dem von ihm gemietheten Lagerplatze in der Station Münchengrätz ein offener Schuppen hergestellt. [19. August, Z. 48.112.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Deutschbrod—Liebau: Bauliche Veränderung in der Station Königgrätz.) Die Herstellung eines Bahnerhaltungsmagazines sammt Lampisterie, sowie die Ueberstellung der provisorischen Cassebude in der Station Königgrätz wurde genehmigt. [20. August, Z. 44.769.]

— (Linie Chlumetz—Mittelwalde: Umwandlung der Verladestelle Littitz in eine Station.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8. April durchgeführten politischen Begehung wurde für die Umwandlung der Verladestelle Littitz in eine öffentliche Personen- und Frachtenstation die Genehmigung ertheilt. [26. Juli, Z. 37.590.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Drehscheibe und Geleiseumgestaltung in Turnau.) In der Station Turnau wird die bestehende Locomotiv-Drehscheibe durch eine Wagen-Drehscheibe von 4·6 m Durchmesser ersetzt, und werden aus diesem Anlasse die damit im Zusammenhange stehenden Geleise umgestaltet. [6. August, Z. 40,843.]

— (Linie Eisenbrod—Tannwald: Bauliche Herstellungen in Tannwald.) Das Project für die Herstellung einer Veranda und beiderseitiger Anbauten an das Aufnahmsgebäude in der Station Tannwald wurde genehmigt. [13. August, Z. 47.367.]

Localbahn Častolowitz-Reichenau a. K.-Solnitz. (Bauherstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat in Betreff des Projectes für die Herstellung einer Wohnung für den Locomotivführer im Aufnahmsgebäude in der Station Solnitz der Localbahn Častolowitz-Reichenau a. K.-Solnitz den Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 50.407.]

Localbahn Rakonitz-Petschau. (Theilstrecke Pladen—Protiwitz und Protiwitz—Buchau: Ergebniss der politischen Begehung.) Auf Grund der vom 6. bis 14. Juni durchgeführten Stationscommission und politischen Begehung sammt Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Theilstrecken Pladen—Protiwitz und Protiwitz—Buchau der Local-

bahn Rakonitz-Petschau hat das k. k. Handelsministerium für die Theilstrecken in km 32·9—33·4, 39·7—40·2, 46·2—46·7 der Linie Pladen—Protiwitz und km 8·8—9·1 der Linie Protiwitz—Buchau den Bauconsens ertheilt. [21. August, H.-M.-Z. 45.811.]

Waldbahn der Firma Louis Ortlieb in Russ-Moldawitza. (Baubewilligungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die Baubewilligungsverhandlung, betreffend die Verlängerung der vom Dampfsägewerk in Russ-Moldawitza in die Forste von Ardzel führenden schmalspurigen Waldbahn mit Locomotivbetrieb der Firma Louis Ortlieb auf den 3. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Carl Freiherr v. Wolfarth betraut. [H.-M.-Z. 48.190.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Einstellung des Frachtgüterverkehres auf der Strecke Kufstein—Franzensfeste und Festsetzung eines Lieferfristzuschlages von fünf Tagen zu den regelmässigen Lieferfristen anlässlich der Militärmanöver im September). Mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wird anlässlich der anfangs September in Böhmen stattfindenden Militärmanöver der Civil-Frachtgüterverkehr (mit Ausnahme der Transporte von lebenden Thieren und leicht verderblichen Frachtgütern) in der Zeit vom 5. bis inclusive 8. September in der Strecke Kufstein—Franzensfeste eingestellt.

Weiters wird im Sinne des § 63, Absatz 3, des Betriebs-Reglements, beziehungsweise des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen für den internationalen Eisenbahn-Frachtenverkehr eine Zuschlagsfrist von fünf Tagen zu den regelmässigen Lieferfristen für die nach Stationen der Strecke Kufstein—Franzensfeste bestimmten oder diese Strecke transitirenden Civil-Frachtgüter (ausnahmlich lebender Thiere und leicht verderblicher Frachtgüter) für die Zeit vom 4. bis 13. September festgesetzt. [27. August, G.-I.-Z. 16.471/III.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen wurden im Laufe des Monates Juni folgende Bahnstrecken eröffnet: Am 1. Juni die 6 km lange Kleinbahn Börssum-Hornburg mit der dem Gesammtverkehr dienenden Station Hornburg für den öffentlichen Verkehr; diese Kleinbahn besitzt in Börssum Anschluss an die Bahnlinien des Directionsbezirkes Magdeburg; die 26·41 km lange Theilstrecke Regenwalde—Roman der Kolberger Kleinbahnen, welche der gleichnamigen, durch die Gesellschaft Lenz & Cie. in Stettin vertretenen Actiengesellschaft gehören, für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Regenwalde (bestehende Station), Neu-Labuhn (4·68 km), Flackenhagen (6·42 km), Geiglitz (9·53 km), Stölitzhöfchen (13·00 km), Mühlenbruch (20·55 km), Reselkow (22·81 km) und Roman (26·41 km); die Beförderung von Fahrzeugen, Expressgut und Leichen ist vorläufig ausgeschlossen; die Umladung der in Regenwalde nach und von der Anschlussbahn übergehenden Güter besorgen die Kolberger Kleinbahnen; die Leitung des Betriebes dieser Theilstrecke, wie auch später der ganzen Bahn ist der Gesellschaft mit beschränkter Haftpflicht, Lenz & Cie. in Stettin, übertragen, von welcher vertragsmässig die auf sämmtliche Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten bezüglichen Verhandlungen und Correspondenzen mit fremden Verwaltungen geführt werden; ferner am 12. Juni die 19·6 km lange Strecke Detmold—Himmighausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Detmold (bestehende Station), Remmighausen (3·3 km), Horn-Meinberg (9·1 km), Leopoldsthal (13·7 km) und Himmighausen (19·6 km); der für den Personenverkehr vorgesehene Haltepunkt Sandebeck (17·1 km ab Detmold) wurde vorläufig nicht eröffnet; mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Detmold—Himmighausen ist die in unmittelbarer Nähe der neuen Station Himmighausen an der Strecke Hameln—Altenbeken gelegene Station Sandebeck für den gesammten Verkehr geschlossen worden.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Juni.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juni folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juni die Haltestelle Warnitz zwischen den Stationen Seehausen U.M. und Wilmersdorf U.M. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin auch für die Abfertigung von Frachtgütern in Wagenladungen; die Station Niederwalgern zwischen dem Haltepunkte Niederweimar und der Station Fronhausen (Lahn) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel, welche bisher nur als Betriebsstation in Benützung war, für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Rothfest an der Nebenbahn Deutsch-Wette—Kunzendorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Personenverkehr; die Haltestelle Pelm an der Strecke Mayen—Gerolstein im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken für den Personen-, Gepäcks-, Güter- und Viehverkehr; schwerwiegende Fahrzeuge, wie Künstler- und Möbelwagen, können in dieser Haltestelle nicht abgefertigt werden, ebenso ist die Abfertigung von Sprengstoffen daselbst ausgeschlossen; die Station Gladenbach an der Strecke Niederwalgern—Weidenhausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, auch für den Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; ferner die Haltestelle Adamsdorf der Stargard-Cüstriner Eisenbahn auch für den Eilstückgutverkehr; am 15. Juni die Station Pankow-Schönhausen zwischen den Stationen Berlin-Stettiner Bahnhof und Blankenburg bei Berlin im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, welche bereits dem Wagenladungsgüterverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, ferner der Haltepunkt Kuhblank zwischen den Stationen Wilsnack und Wittenberge im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Kuhblank abgefertigt; am 16. Juni der Haltepunkt Dörnten zwischen den Stationen Othfresen und Grauhof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur in der Richtung nach diesem Haltepunkte abgefertigt, während auf diesem selbst Gepäck lediglich zur nachträglichen Abfertigung angenommen wird; schliesslich am 20. Juni die Haltestelle Försterei an der Strecke Memel—Bajohren im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr., welche bisher dem Personenverkehre diente, auch für den Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehr.

b) In Württemberg: Am 10. Juni der Haltepunkt Oetisheim der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen als Haltestelle für den Güterverkehr in Wagenladungen und am 29. Juni der Haltepunkt Grimmelfingen zwischen den Stationen Ulm und Einsingen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr.

c) In Oldenburg: Am 10. Juni die Haltestelle Steinhausen der Vareler Nebenbahnen der grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen für die Annahme und Auslieferung von lebenden Thieren in Wagenladungen.

d) In Elsass-Lothringen: Am 1. Juni der Haltepunkt Schwindratzheim zwischen den Stationen Mommenheim und Hochfelden der Reichseisenbahnen auch für den Milch- und Expressgutverkehr.

Preussen. (Beschlüsse des Landeseisenbahnrathes.) Der Landeseisenbahnrath hat in seiner am 1. Juli abgehaltenen Sitzung beschlossen, die Einführung eines Ausnahmetarifes für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenerzeugnisse u. s. w. zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern zu befürworten. Zur Begründung der Vorlage wurde von den Vertretern des Ministers bemerkt, dass mit dem Ausnahmetarif bezweckt werde, auch den von den Seehäfen entfernt liegenden Gegenden des Inlandes die Vortheile der Abänderung des Zolltarifgesetzes von 1879 (Aufhebung des Identitätsnachweises) zugänglich zu machen. Eine Benachtheiligung der westlichen Landestheile sei dabei nicht zu besorgen, weil in der Einfuhr von Getreide nach Deutschland keine Tarifänderung eintrete. In der allgemeinen Besprechung der Vorlage wurde dann noch dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass bei nachgewiesenem Bedürfnisse die gleichen Ausnahmetarife auch für die Ausfuhr auf dem Landwege, z. B. nach Belgien und Holland zur Einführung gelangen möchten. Hienach kam die Vorlage, betreffend die „Ausdehnung der in dem östlichen Staatsbahngebiete geltenden niedrigeren Frachtsätze für lebende Thiere (ausser Pferden) in Wagenladungen auf das Gesammtnetz der Staatsbahnen“ zur Berathung. Bei der grossen Wichtigkeit, die dieser Antrag, der vor nicht langer Zeit auch den Staatsrath beschäftigt hat, nicht nur für die landwirth-

schaftlichen, sondern auch für die betheiligten Handels- und Gewerbekreise besitzt, nahm die Verhandlung darüber einen sehr lebhaften Charakter an und dehnte sich ungewöhnlich weit aus. Zunächst berichteten die Vertreter des Ministers, dass neuerdings wieder zahlreiche Anträge (134) von landwirthschaftlichen Vereinen der Ostprovinzen um allgemeine Einführung der in diesen geltenden niedrigeren Staffeltarife an das Abgeordneten- wie Herrenhaus eingegangen seien, die sich hauptsächlich gegen die den gesammten Viehhandel beherrschende Stellung des Berliner Viehmarktes wendeten. Der ganze Viehhandel in Berlin und damit zugleich in den östlichen Provinzen sei ein Monopol der Berliner Commissionäre, an welche die von ihnen abhängigen Händler das im Osten aufgekaufte Vieh absetzen müssten, während die Berliner Grossschlächter und die Viehhändler des Westens nur von den Commissionären kaufen könnten. Bei Ausdehnung der östlichen niedrigen Tarifsätze auf die ganze Staatsbahn sei aber zu hoffen, dass der Viehhandel des Ostens nicht mehr von dem Berliner Markte abhängen würde und das Vieh zu lohnenderen Preisen ohne Durchgangskosten und Provision für den Berliner Commissionär geradeswegs nach dem Westen werde abgesetzt werden können. Demgegenüber haben die Interessenten des Westens erklärt, dass der Berliner Markt für den Viehhandel unentbehrlich geworden sei, und dass ferner bei directem Viehversandt vom Osten nach dem Westen hier der Kleinhandel der bäuerlichen Besitzer ganz aufhören würde. Und auch im Landeseisenbahnrath wurde den Ausführungen der Antragsteller des Ostens widersprochen, die Unentbehrlichkeit der Berliner Commissionäre für den Viehhandel klargelegt und die Klagen über deren Geschäftsgebahren entkräftet, worauf in namentlicher Abstimmung mit 16 gegen 15 Stimmen beschlossen wurde, die Ausdehnung der östlichen niedrigeren Frachtsätze für lebende Thiere auf die ganze Staatsbahn nicht zu befürworten. Dagegen wurde auch ein vom Ausschusse des Landeseisenbahnrathes empfohlener anderer Antrag auf allgemeine Herabsetzung der Fracht für alle Entfernungen mit 18 gegen 13 Stimmen ebenfalls abgelehnt. — Der Landeseisenbahnrath beschloss dann noch, die Einführung eines Ausnahmetarifes für denaturirtes Fabriksalz von Inowrazlaw und Klausaschacht nach Königshütte mit einer Ermässigung von 19 Mk. für 10 t zu befürworten, desgleichen die Einführung eines Ausnahmetarifes für Dachschiefer. Dagegen wurde die Berathung über Frachtermässigungen für Grubenholz, sowie für russisches Petroleum vertagt, weil diese Punkte noch eingehender Vorberathungen bedürfen. Ebenso wurde die Frage einer „Ermässigung der Ausnahmetarife für schlesische Steinkohlen nach Stettin" unter Vertagung zunächst dem Ausschusse zur Berichterstattung überwiesen.

Preussen. (Kleinbahnen.) Die Gesammtzahl der in Preussen am 31. März vorhandenen oder bis dahin genehmigten Kleinbahnen (selbstständige Unternehmungen) stellte sich auf 131 (bisher, d. i. bis zum 30. September 1894, 117). Es entfallen auf die Provinzen: Rheinprovinz 31 (bisher 27), Brandenburg 15 (14), Sachsen und Hessen-Nassau je 13 (13, 12), Pommern und Schleswig-Holstein je 10 (8, 10), Posen, Schlesien, Hannover und Westphalen je 7 (6, 6, 7, 4), Berlin (Geschäftsbezirk des Polizeipräsidenten) 5 (4), Westpreussen 4 (4) und Ostpreussen 2 (2). Bezüglich der Provinz Schleswig-Holstein ist zu bemerken, dass die für die Stadt Kiel genehmigte elektrische Strassenbahn, da sie demnächst an Stelle der dortigen Pferdebahn tritt, als eine Vermehrung der Zahl der in dieser Provinz bisher vorhanden gewesenen oder genehmigten Kleinbahnen nicht angesehen wird. Die Zahl der Regierungsbezirke, in denen Kleinbahnen weder vorhanden, noch genehmigt sind, hat sich während der angegebenen Zeit nicht verändert; es sind die Regierungsbezirke Gumbinnen, Osnabrück, Münster und Sigmaringen, die Kleinbahnen nach wie vor entbehren. In der Gesammtzahl von 131 Kleinbahnen sind 47 (einschliesslich der elektrischen Strassenbahn in Kiel) (bisher 35) auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892 genehmigte enthalten; sie vertheilen sich auf die Provinz Pommern und die Rheinprovinz mit je 9 (7, 6), die Provinzen Westphalen mit 6 (3), Brandenburg mit 5 (5), Posen und Schlesien mit je 4 (4, 3), Schleswig-Holstein mit 3 (2), Sachsen und Hannover mit je 2 (2, 2) und die Provinzen Ostpreussen und Hessen-Nassau je 1 (0, 1). Ausgeführt sind 14, noch in der Ausführung begriffen 33 Kleinbahnen; Betriebszweck ist bei 25 der Personen- und Güterverkehr, bei 16 der Personen- und bei 6 der Güterverkehr. 16 Bahnen besitzen oder erhalten volle Spurweite, 16 eine Spurweite von 1 m, 5 von 0·750 m, 5 von 0·600 m und 5 eine von den allgemein zugelassenen Spurweiten abweichende oder gemischte. Die Betriebsmittel bestehen oder sollen bestehen bei 33 Bahnen in Locomotiven, bei 10 in elektrischen Maschinen, bei 2 in Pferden und bei 2 theils in Locomotiven, theils in elektrischen Maschinen. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Italien. (Eisenbahn-Concessionen in der Periode 1888—1894.) Aus einem vom Minister Saracco kürzlich der Kammer vorgelegten Exposé über das die mit Staatssubvention verbundenen Eisenbahn-Concessionen betreffende Gesetz vom 30. Juni 1889 ist zu entnehmen, dass die auf Grund dieses Gesetzes bis Ende 1894 gestellten Ansuchen die Zahl von 57 erreicht haben. Die Gesammtlänge der angesuchten Linien beträgt 2125·101 km; die der thatsächlich concessionirten Linien jedoch blos 235·718 km.

Im Jahre 1888 wurde die Linie Subiaco — Mandela (22·586 km), im Jahre 1889 die Linie Cerignola Stadt—Cerignola Station (7·109 km), die Linie Rom—Viterbo (92·275 km) und die Biellesischen Eisenbahnen (41·082 km) gebaut. Im Jahre 1890 wurde gar keine Concession ertheilt, im Jahre 1891 hingegen für die Linie Trastevere—Porta Cavalleggeri (3·246 km) und für die Linie Varese—Porto Ceresio (14·581 km). Im Jahre 1892 wurde concessionirt die Linie S. Ellero—Saltino (Vallombrosa, 8 km), im Jahre 1893 die Linie Corleono—S. Carlo (37·672 km) und endlich im Jahre 1894 die Linie Tortona—Castelnuovo—Serivia (9·165 km).

Für 10 Concessionsbewerbungen, betreffend Linien in der Gesammtlänge von 332·557 km, sind die Erhebungen abgeschlossen und ist nur die Concessionsertheilung ausständig, für 5 Ansuchen, betreffend Linien in der Gesammtlänge von 135·580 km, wurde die Concession verweigert, und rücksichtlich anderer 34 Ansuchen, betreffend Linien in der Gesammtlänge von 2421·246 km, sind noch die Erhebungen im Zuge.

— (Mailänder Tramway.) Wie vorauszusehen war, sind die Verhandlungen zwischen der Gesellschaft „Edison" und der Actiengesellschaft „Tramvie Milanesi" zu einem glücklichen Abschlusse gelangt. Letztere wird eine Generalversammlung einberufen, um die Liquidation mit 1. Jänner 1896 eintreten zu lassen. „Edison" wird sämmtliche Actien zum Preise von 1900 Lire per Actie erstehen; den Actionären verbleibt übrigens noch das ganze Erträgniss pro 1895, welches gleichbedeutend ist mit einer Dividende von 175 Lire per Actie. Im Ganzen hat die Gesellschaft „Edison" um 5,700.000 Lire Actien einzulösen.

Russland. (Projectirte Eisenbahnbauten.) Im Centralrussland ist der Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-Eisenbahn-Gesellschaft, welche, wie schon vorher durch die Uebertragung des Baues der Bahnlinie von Wologda nach Archangelsk, so nunmehr durch die Fusion mit der Schuja-Iwanowo-Eisenbahn-Gesellschaft erhöhte Bedeutung gewonnen hat, gleichzeitig mit der Bewilligung zu dieser Fusion die Concession zum Baue der Linien Jaroslaw—Rybinsk (81 Werst) und Nerechta — Sereda (43 Werst) ertheilt worden, von welchen erstere einen Kostenaufwand von $3^1/_2$, letztere von $1^1/_2$ Millionen Rubel erfordert. Durch diese beiden Linien werden nicht nur die drei grossen Industrie- und Handelscentren von Rybinsk, Jaroslaw und Iwanowo unmittelbar mit einander verbunden, sondern auch St. Petersburg bedeutend näher gebracht. Auch für das Gebiet von Wologda, aus dem die Frachten bisher durch den Marien-Canal nach St. Petersburg gelangten, wird hiedurch eine um 221 Werst kürzere Schienenverbindung mit der Hauptstadt geschaffen. Uebrigens wird die weiters projectirte Bahnlinie von Pskow nach Bologoje einen Umschwung in den Handelsbeziehungen Mittel- und Ostrusslands hervorrufen. Gegenwärtig bedient sich der Waarenaustausch in dem nördlichen Theile des Reiches hauptsächlich noch der Wasserwege, und nur wenn diese im Sommer unzugänglich werden, hält er sich an die Rybinsk-Bologojer und die Nikolai-Bahn; doch sind diese Wege für den Handel insofern unbequem, als der St. Petersburger Hafen im Winter mehrere Monate geschlossen und der Export dann auf das entferntere Reval angewiesen ist. Die projectirte Bahn wird dem Handel eine neue Richtung geben, und zwar nach Riga; diese Stadt wird dann der Ausfuhrhafen für alles russische Getreide werden, welches nicht auf dem Wasserwege nach St. Petersburg geführt werden wird. Mit dem Baue der Pskow—Bologojer Bahn hängt das Project der Verlängerung der Bahn Riga-Tuckum bis Windau auf das engste zusammen. Die Einbeziehung dieses eisfreien Hafens in das Eisenbahnnetz ist für den Export von um so grösserer Bedeutung, als Libau, sobald es Kriegshafen wird, seine bisherige Bedeutung für den Handel einbüssen dürfte, und Windau überdies von Moskau und Rybinsk weniger entfernt ist als Libau. — In Russisch-Polen, wo sich die Linie Ostrolęka—Tłuszcz gegenwärtig im Baue befindet, soll diese Bahn durch die Linien Tłuszcz—Radimin—Zegrze—Nowy-Dwor, Zegrze—Jablonka und Tłuszcz—Wiltscha mit der Weichselbahn verbunden und hiedurch die um Warschau liegenden Kreise mit einem dichten Bahnnetze ausgestattet werden. Westlich von der Weichsel wird Nowo-Miesto mit der Station Skierniewice der Warschau-

Wiener Bahn verbunden. Auch sollen demnächst jene russischen Grenzzollämter, die noch nicht an einer Eisenbahn liegen, mit dem übrigen Schienennetze durch Zweiglinien verbunden werden, welche auf Grund getroffener Vereinbarungen auf deutschem Gebiete entsprechend fortzusetzen sind. Der Anfang zu diesen Grenzverbindungen wird demnächst von deutscher Seite durch die Verbindung des dem russischen Grenzzollamte in Szczipiorna bei Kalicz gegenüberliegenden preussischen Grenzpunktes Skalmerzic mit der Kreisstadt Ostrow in Posen gemacht werden. — In Südrussland ist der Bau der Strecke von Ljubomirowka zur Endstation der Saksagansker Zweigbahn der Jekaterinenbahn beschlossen worden. Diese Linie ist für die locale Montanindustrie von ebenso grosser Bedeutung wie die schon seit 1889 projectirte Bahn Dolinskaja-Odessa, welche nunmehr neuerlich studirt wird. — Im kaukasischen Gebiete werden gegenwärtig die Vorarbeiten für die Anlegung der Linie Petrowsk—Kuba—Baku von der Wladikawkas-Eisenbahn eingeleitet. Ausserdem sollen behufs Hebung des russischen Handels mit Persien, insbesondere des Exportes von Raffinadezucker nach diesem Reiche, von der transkaukasischen Bahn Batum-Baku aus Zweiglinien über Dschulfa und Leukoran an die persische Grenze geführt werden, deren Fortsetzung nach Teheran und Täbris Seitens der persischen Regierung beabsichtigt wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 2. bis zum 8. September.

Adriatischer Dienst.

3. Septbr., um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän E. Mecozzi, nach Venedig.

4. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Sultan“, Capitän A. Bilaffer, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

5. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän R. Deperis, nach Venedig.

6. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste“, Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

7. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän R. Mecozzi, nach Venedig.

8. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“' Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

3. Septbr., um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo“, Capitän F. Mosca, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy, Rhodus und Mytilene.

3. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Amphitrite“, Capitän B. Mitis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi und weiter nach Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Rhodus, Piräus, Khios, Smyrna, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Beyruth nach Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Larnaca und Limassol.

4. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Espero“, Capitän G. Sabbadini, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

7. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Vorwärts“, Capitän . . . . . nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich: Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

3. „ um 5 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora“, Capitän A. Mocole, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesme, Khios und Mytilene.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Septbr., um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . .“, Capitän . . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Polluce“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1286 Tonnen Gehalt ist am 31. Juli mit 4 Passagieren und 312·184 Gewichtstonnen Ladung von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 31 Colli Möbel, 500 Colli Mehl, 60 Colli Bier, 20 Colli Papier; nach Bahia 1600 Colli Mehl, 25 Colli Bier, 30 Colli Stahl; nach Rio de Janeiro 18 Colli Möbel, 130 Colli Stahl, 20 Colli Maraschino, 5 Colli Glaswaaren; nach Santos 156 Colli Möbel, 230 Colli Bier, 8 Colli Papier, 7 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Kurzwaaren; nach Montevideo 220 Colli Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 55.372 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLIV. Stückes.) Das am 30. August herausgegebene CLIV. Stück enthält unter

Nr. 1359: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 24. August 1895, Z. 11.208, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus den ungarischen Comitaten Beręg und Unter-Weissenburg nach Krain.

Nr. 1360: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 26. August 1895, Z. 16.058, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus den ungarischen Comitaten Beręg und Alsó-Fehér nach Schlesien.

Nr. 1361: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 24. August 1895, Z. 16.006, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus dem Comitate Sáros in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1362: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 24. August 1895, Z. 71.322, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus dem ungarischen Comitate Sáros nach Galizien.

Nr. 1363: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 28. August 1895, Z. 9952, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Ungarn.

Nr. 1364: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 28. August 1895, Z. 9828, betreffend die Zulassung der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Comitaten Beręg, Alsó-Fehér (Unter-Weissenburg) und Sáros nach Salzburg.

Nr. 1365: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 28. August 1895, Z. 9902, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Dalmatien.

Nr. 1366: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 29. August 1895, Z. 82.422, betreffend die Verlängerung des Schlachtungstermines für die aus den wegen Schweinepest nicht gesperrten Comitaten und Freistädten Ungarns, Croatiens und Slavoniens stammenden, vom Centralviehmarkte zu St. Marx nach den einzelnen Schlachtstätten in Wien abgeführten Schweine.

Nr. 1367: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 25. August 1895, Z. 17.082/IV, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus den ungarischen Comitaten Beręg und Unter-Weissenburg in das Küstenland.

— (Inhalt des CLV. Stückes.) Das am 31. August herausgegebene CLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1368: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 28. August 1895, Z. 11.145, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Ziegen aus Bosnien und der Herzegowina nach Kärnten.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. August d. J. den Commissären der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Stanislaus Ritter von Rybicki und Theodor Kapitain taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Franz Josef-Stollen.

Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Franz Josef-Stollen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft mit den um 0·5 Mark pro 10.000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Schwaz-Kuttowitz in den Ausnahmetarif für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr (Theil V, Heft 1, vom 1. December 1893) einbezogen.

Wien, am 29. August 1895. [630]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft andererseits.

Aufhebung des Tarifes vom 15. August 1892.

Mit 15. October 1895 wird der vorerwähnte Tarif, giltig vom 15. August 1892, ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 31. August 1895. [631]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Bayerisch - Hessisch - Pfälzischer Personenverkehr.

Aufhebung von Fahrpreisen.

Mit Wirksamkeit vom 15. October 1895 tritt zum Tarif für den Oesterreichisch-Bayerisch-Hessisch-Pfälzischen Personenverkehr der Nachtrag I in Wirksamkeit, mit welchem die im besagten Tarife für den Verkehr zwischen Stationen der verstaatlichten Böhmischen Westbahn und Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen ausgewiesenen Fahrpreise und Gepäcksgebühren aufgehoben werden.

Wien, am 30. August 1895. [632]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Turn-Weisskirchlitz.

Am 10. September 1895 wird die auf der Linie Bodenbach—Komotau zwischen den Stationen Rosenthal-Graupen und Teplitz-Waldthor in km 35·385 gelegene Haltestelle Turn-Weisskirchlitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Wien, am 27. August 1895. [633]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse einer Haltestelle.

Am 15. September 1895 wird die auf die linke Bahnseite verlegte Haltestelle „Leifers" bei W.-H. Nr. 186 zwischen Bozen-Gries und Branzoll auf der Linie Kufstein—Ala auch für den Gepäck- und Eilgutdienst eröffnet.

Wien, am 1. September 1895. [634]

Sonstige Nachrichten.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Einbeziehung der Station Wulkow.) Am 1. September wurde die an der Neubaustrecke Wulkow—Stolzenhagen gelegene Station Wulkow des Directionsbezirkes Stettin für den Wagenladungs-Güterverkehr in den Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarif einbezogen. Die Frachtberechnung erfolgt bis zur Aufnahme in den nächsten Tarifnachtrag nach den durch Anstoss von 8 km an die Entfernungen für Stargard in Pomm. sich ergebenden Gesammtentfernungen und nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle, bezw. nach den für einzelne allgemeine Ausnahmetarife bestehenden besonderen Kilometer-Tariftabellen.

Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Jänner 1892. (Einbeziehung der Station Wilhelmsburg.) Mit Giltigkeit vom 1. September wurde die Station Wilhelmsburg des Directionsbezirkes Altona mit den für Hamburg H. bestehenden Frachtsätzen der Classen 5, 6 a, 6 b, 6 c, 7 a und 7 b in den oben genannten Tarif aufgenommen.

Bayerisch - Schweizerischer Holzausnahmetarif. Mit sofortiger Wirksamkeit und bis auf Weiteres gelten die im zweiten Heft der Bayerisch - Schweizerischen Gütertarife (Verkehr mit V.S.B.) vom 1. August auf Seite 78—81 enthaltenen Schnittfrachtsätze bis Lindau tr. auch für Holzsendungen, welche nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und weiter bestimmt sind. Die Abfertigung ab Lindau erfolgt bis Romanshorn, bezw. Rorschach auf Grund des Bodensee-Gütertarifes vom 1. Jänner 1889, ab da auf Grund der internen schweizerischen Gütertarife.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif und Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I. Mit Geltung vom 1. September erfuhr das auf Seite 108 unter II des Nachtrages I vom 1. April zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, enthaltene Verzeichniss der zu den Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifes I beispielsweise zu rechnenden Gegenstände einige Ergänzungen. Vom gleichen Tage traten im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil I, vom 1. April 1895, Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung zu § 11 unter V B. 1 e und zu § 32 unter 4 ein.

Hessische Ludwigsbahn. (Ausnahmefrachtsätze für Rüben etc.) Am 1. September traten für die Beförderung von Rüben des Specialtarifes III, sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete Schnitzabfälle und Köpfe davon, auch Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung einschliesslich Scheideschlamm von der Zuckererzeugung für den Verkehr zwischen den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn Gross-Gerau und Gross-Umstadt einerseits und sämmtlichen in den Frankfurt-Hessischen Tarif einbezogenen Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. andererseits Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Breslau-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Haltestelle Stötteritz.) Mit Giltigkeit vom 1. September wurde die an der Leipziger Verbindungsbahn gelegene Haltestelle Stötteritz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen mit den für Leipzig I (Bayer. Bhf.) bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den Breslau-Sächsischen Verband einbezogen.

— (Ausnahmetarif 12.) Für Coaks zum Hochofenbetrieb (Ausnahmetarif 12) von Hessen B.M. (Zeche Hagenbeck) werden seit 1. September folgende Frachten erhoben:

a) nach Amberg . . . . 1·35 Mk. für 100 kg
b) nach Rosenberg . . . . . . 1·33 „ „ 100 kg

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. Die Artikel Bronzemetall in Blättern, sowie Bronzepulver und Bronzefarbe tarifiren nach der allgemeinen Stückgutclasse. Da diese Artikel handelsgebräuchlich kurzweg als Metall, bezw. als Bronze bezeichnet werden und Bronze, roh oder vorgearbeitet, z. B. in Blöcken u. s. w., sowie gewisse Metalle und ordinäre Waaren hieraus nach dem Specialtarif für bestimmte Stückgüter, wie dort näher bezeichnet, tarifiren, bildet die Bezeichnung Metall oder Bronze keine genügende Grundlage für die richtige Tarifanwendung. Es ist daher bei Aufgabe dieser Artikel auf eine der Beschaffenheit der Waare entsprechende genaue Inhaltsbezeichnung zu achten. Diese Verfügung gilt auch für den inneren bayerischen Güterverkehr.

Hannover-Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893. (Ausnahmetarif 19 a.) Im vorbezeichneten Theil II ist in der Uebersicht der Ausnahmetarife (Seite 22) nachzutragen: Ausnahmetarif Nr. 19 a für Eisen und Stahl u. s. w. nach den Seehäfen und Küstenstationen. Gleichzeitig wird auf die Bestimmungen unter Ziffer 6 auf Seite 21 verwiesen.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 1, vom 1. August 1893. Kabel für Telegraphen-, Telephon- und elektrische Beleuchtungsanlagen werden, sofern die metallenen Bestandtheile dem Gewichte nach überwiegen, im Falle der überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern als Fabrikate aus unedlen Metallen zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 19 a, Abth. I, abgefertigt.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 für den Versandt von Stückgütern zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern finden fortan auch für solche Frachtstückgutsendungen Anwendung, welche mit direct lautenden Frachtbriefen nach Schweden und Norwegen aufgegeben und mangels directer Tarifsätze in Altona umexpedirt werden.

Rheinisch - Westphälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif 6.) Am 1. September traten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 (Steine des Specialtarifes III) für die Station Passau in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1323	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Tarif Theil II, Heft 1	Solnitz	Chemnitz	Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Tarif Theil II, Heft 1	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Pfge. A 124 B 1		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede, und werden dieselben von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres einfach abgezogen
					Dahlen					A 124 B 1				
					Erdmannsdorf					A 121 B 1				
					Klotzsche					A 110 B 1				
					Oschatz					A 121 B 1				
					Radebeul					A 101 B 1				
					Seifhennersdorf					A 85 B 1				
					Wurzen					A 130 B 1				
				oder vice versa										
1324	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (excl. Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) Nestomitz (Zuckerfabrik) Schönpriesen	Wien Lagerhaus der Stadt Wien Wien Lagerhaus und Freilager am Schüttel	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	„Anhang" zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	92·5 kr.	87·5 kr.	5·0 kr.	Im Kartirungswege		
1325	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Steine der Positionen 8—57 und 8—58 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Wilfleinsdorf	Wien-Donauquaibahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Ausnahmetarif für Steine- und Schotter-Transporte	Besteht kein directer Frachtsatz	10·9 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1326	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Dampfkessel der Position D—4 im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Lieben (Oe.N.W.B.)	Mannersdorf (L.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. „Anhang" zum Oesterr. Eisenbahn-Verband, giltig vom 1. Jänner 1895	Besteht kein directer Frachtsatz	82 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue einer Cementfabrik in Mannersdorf bestimmt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1327	Südbahn-Gesellschaft		Reis der Pos. R. 5 des Tarif-Theiles I Reishülsen " " A—22 " " " Reiskleie " " A—22 " " " Reismehl " " R. 5 " " " Reisstaub " " A—22 " " "	Monfalcone transit (für Provenienzen der Localbahn Monfalcone-Cervignano)	Budapest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	365	210	155	Im Kartirungswege		
					Wien (Matzleinsdorf)				343	202	141			
									Heller pro 100 kg, bezw. inclus. ungar. Steuer		Heller pro 100 kg			
1328	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Stückgüter aller Art (exclus. sperrige Güter) als Frachtgut α) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Laibach transit (für via Steinbrück rollende Güter)	Strascha, mit der Bestimmung nach Tschernembl und Senic	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer ö. W. Classe I 71 Classe II 54	52	19 2	Im Kartirungswege		
			β) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg						Classe I 71 Classe II 54	46	25 8			
			b) Eisen und Eisenwaaren der Pos. E. 6 und 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen						38	33	5			
			c) Cement (auch hydraulischer Kalk) der Pos. C. 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	oder umgekehrt					29	27	2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1329	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, und zwar Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlicher Thon), der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podlešin	Vyšehrad	Bei Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende September 1895	Localtarif	Keiner	10 kr.		Im Kartirungswege		Für die Ueberführung jedes beladenen Wagens von Podlešin nach Schlan wird eine Gebühr von 30 kr. erhoben
1330	Mühlkreisbahn		Bruchsteine, unbearbeitet, Abraumschotter, Schiefer	Km 38·2, resp. 40·7	Haslach	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen zu 10 Tonnen. Das Auf- und Abladen wird an der Verladestelle durch die Partei besorgt	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895			6·70		Im Kartirungswege		
					Rohrbach					8·70				
					Aigen					12·30				
					Neufelden					5·50				
					Ottensheim					15·50				
					Urfahr					18·70				
1331			Pflastersteine		Haslach					7·50				
					Rohrbach					10·—				
					Aigen					14·50				
					Neufelden					7·50				
					Ottensheim					18·50				
					Urfahr					20·—				
1332			Steine in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, Saum- und Bordsteine, auch Mühlsteine		Haslach					8·70				
					Rohrbach					11·95				
					Aigen					17·80				
					Neufelden					8·70				
					Ottensheim					21·50				
					Urfahr					26·90				
1333	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Békés	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	113·5	107·0	6·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
				Csaba					110·0	104·0	6·0			
				Detta					124·0	118·0	6·0			
				Gyertyámos					118·0	112·0	6·0			
				Kétegyháza loco und trans.					111·0	105·0	6·0			
				Losoncz					106·0	100·0	6·0			
				Ludány					124·0	118·0	6·0			
				Mokrin					113·0	107·0	6·0			
				Perjámos					117·0	111·0	6·0			
				Putnok					111·0	105·0	6·0			
				Szajol loco und transito					101·0	95·0	6·0			

Die vorstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1334	Böhmischen Commercialbahnen		Cichorienwurzeln und Rübe		Smiřic (B.C.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Třebovètic					12·5	8·6	3·9			
				Sadova-Dohalic					10·5	7·2	3·3			
				Hořeňoves					6·0	4·0	2·0			

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
91 vom 6. August 1895	1205	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Ziegel, u. zw.: Mauer- u. Dachziegel, (Pfann-)Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlich. Thon) der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podlešin	Vyšehrad	Die Tarifermässigung trit mit 15. November 1895 ausser Kraft

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 104. **Wien, 5. September 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 24. August 1895, Z. 47.684, an sämmtliche österreichische Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Errichtung einer Verschleissstelle für ausländische Schiessmittel durch das k. und k. Reichs-Kriegsministerium und Zulassung der Sendungen dieser k. k. Verschleissstelle zum Eisenbahntransporte.

Um vielfach zum Ausdrucke gelangten Wünschen Rechnung zu tragen, hat das k. und k. Reichs-Kriegsministerium als Pulvermonopol-Verwaltungsbehörde beschlossen, im Monopolgebiete einzelne der ausländischen Schiessmitteln, und zwar sowohl in ledigem Zustande als auch zu Patronen verarbeitet, in den Verkehr zu setzen, und wurde zunächst in Wien eine Verschleissstelle für derlei Schiessmittel bereits errichtet.

Diese dermalen ausschliesslich in Frage kommende Verschleissstelle führt nachstehende Firmabezeichnung:

K. k.

PULVER-VERSCHLEISS.

Verkauf ausländischer Schiessmittel.

Wien, I. Petersplatz 7.

Das Schiessmaterial wird, nachdem durch fachtechnische Untersuchung die unbedenkliche Zulässigkeit der betreffenden Präparate zum Transporte constatirt wurde, aus dem Auslande unmittelbar an die k. und k. militär-ärarischen Magazine geliefert und von letzteren unter amtlichem Verschlusse an die Verschleissstelle zum Vertriebe ausgegeben.

Die Verpackung wird genau nach den für den Transport von Pulver und Patronen giltigen Vorschriften erfolgen und die Provenienz des Pulvers, resp. der Patronen aus dem k. und k. Aerarialverlage aus der Anbringung von Placaten nach beiliegendem Muster an der Aussenseite des zum Transporte bestimmten Gefässes (Verpackungsmittels) zu ersehen sein.

Das Placat wird auf der Aussenseite eines jeden Verpackungsmittels derart angebracht sein, dass es beim Oeffnen desselben zerrissen wird.

Das Handelsministerium nimmt keinen Anstand, über Ersuchen des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums zuzustimmen, dass derartig ausgestattete Sendungen ausländischer Pulversorten oder daraus verfertigter Patronen der Eingangs erwähnten Verschleissstelle unter Einhaltung der für den Transport von Pulver und daraus verfertigten Patronen im Uebrigen giltigen Vorschriften zur Beförderung übernommen werden.

Hievon macht das Handelsministerium gleichzeitig dem Herrn kgl. ungarischen Handelsminister Mittheilung wegen Erlassung einer gleichen Verfügung rücksichtlich der dortländigen Eisenbahnen für die von der genannten Verschleissstelle nach Ungarn zu effectuirenden Sendungen.

Wien, am 24. August 1895.

Für den Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Haberer m. p.

Ueber die Bedeutung der Vorschrift des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr Art. 37, erster Satz:

„Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen."

(Schluss.)

3.

Ergibt hienach der Wortlaut der fraglichen Bestimmung in Verbindung mit ihrer allgemeinen Entstehungsgeschichte die Richtigkeit unserer Auslegung, so beruft man sich für die gegentheilige Auffassung, welcher zufolge mit den Eingangsworten des Art. 37 beabsichtigt sein soll, die analoge Anwendung der Vorschriften des Art. 34 auf den Fall der Beschädigung festzusetzen, ganz mit Unrecht auf die Einzelvorgänge bei der Berathung des fraglichen Artikels.[2])

Wie bereits erwähnt, war in dem von der I. Conferenz (1878) ausgearbeiteten Entwurfe nach dem Vorgange des Art. 396 des deutschen Handelsgesetzbuches im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes nach Art. 34 der Werth des Gutes unter Zugrundelegung von Ort und Zeit der Ablieferung abzüglich der ersparten Zölle und Kosten zu ersetzen. Ganz analog war nach Art. 37 des 1878er Entwurfes im Falle der Beschädigung der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des beschädigten Gutes und dem nach Art. 34 zu berechnenden Werthe, welchen das Gut ohne die Beschädigung gehabt hätte, zu vergüten. In der II. Conferenz (1881) wurde nun nach dem Vorschlage der Mehrheit der Redactionscommission der Art. 34 dahin abgeändert, dass für den im Verlustfalle zu ersetzenden Werth des Gutes Ort und Zeit des Versandts massgebend sein sollten.[3]) Bezüglich der Höhe des im Falle der Beschädigung zu ersetzenden Minderwerthes aber hatte die Commission der II. Conferenz vorgeschlagen, den Art. 37 in der Fassung der I. Conferenz beizubehalten, welche lautete: „Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des im beschädigten Zustande befindlichen Gutes und dem nach Art. 34 zu berechnenden Werthe, welchen das Gut ohne diese Beschädigung gehabt hätte, zu ersetzen." Durch das darin befindliche Citat des Art. 34 sollte in Folge der neuen Fassung des letzteren die erwähnte grundsätzliche Modification der Werthberechnung auch auf den Fall der Beschädigung übertragen werden. Schon in der Commission waren dagegen Bedenken geltend gemacht worden, auf welche in deren Bericht nur im Allgemeinen hingewiesen ist,[4]) die aber gleichwohl nicht zu einer Aenderung der vorgeschlagenen Fassung führten. Die Bedenken bestanden vorzugsweise darin, dass einerseits die natürliche Sachlage nicht wohl gestatte, den Werth des beschädigten Gutes anders als nach Ort und Zeit des Empfanges zu berechnen, und dass es andererseits den Grundsätzen der Logik widersprechen würde, den Minderwerth etwa so zu ermitteln, dass der nach Ort und Zeit des Empfanges berechnete Werth des beschädigten Gutes von dem nach Ort und Zeit des Versandtes berechneten Werthe des

[2]) Prot. der II. Conferenz, S. 117 ff.

[3]) Und zwar mit den oben unter 1 erwähnten weiteren Vorschriften wegen Ersatzes etwaiger Aufwendungen.

[4]) Prot. der II. Conferenz, S. 117. Die vom Berichterstatter der Commission vorbehaltene Aeusserung über die Schwierigkeiten, welche die Anwendung des neuen Principes des Art. 34 auf die Fälle des Art. 37 bietet, ist in Folge des eigenthümlichen Laufes der Debatte damals unterblieben.

unbeschädigten Gutes abgezogen würde.[5]) — Im Plenum, wo die neue Redaction des Art. 34 keinen Widerstand mehr fand,[6]) kamen die erwähnten Bedenken gegen die von der Commission vorgeschlagene Fassung des Art. 37 nur andeutungsweise zur Sprache.[7]) Von deutscher Seite (Hr. Meyer, S. 117) wurde zuerst dafür eingetreten, trotz der im Art. 34 vorgenommenen grundsätzlichen Aenderung,[8]) im Art. 37 der Ausmessung des Ersatzes für die Beschädigung des Gutes den Werth am Bestimmungsorte zu Grunde zu legen, da eine Schätzung auf Grund des Werthes am Versandtort zu allzugrossen Schwierigkeiten führen müsste.[9]) Nachdem hierauf von österreichischer Seite (Steinbach) — ohne indes, soweit aus dem Protokoll ersichtlich, auf diese letztere Frage einzugehen — dafür eingetreten worden war, den Schaden im Verlustfalle nach dem Abgangs-(Versandt-)Orte zu bemessen, erklärte Hr. George (Frankreich) sein Einverständniss damit, dass Art. 37 mit Art. 34 in Uebereinstimmung gebracht werde, dass aber in beiden Fällen der Werth des Gutes am Orte der Ablieferung zur Grundlage genommen werden müsse.[10]) Nun beantragte Hr. Lejeune (Belgien), den Art. 37 folgendermassen zu fassen: „Im Falle der Beschädigung soll die Eisenbahn den vollen Schadensbetrag, den das Gut erlitten hat, bezahlen.“ Dieser nicht weiter motivirte Antrag, welcher abgesehen von einer unerheblichen Verbesserung in der Redaction des deutschen Textes dem jetzigen Wortlaute der betreffenden Bestimmung entspricht, wurde nach einigen wenig erheblichen Zwischenbemerkungen mit allen Stimmen gegen diejenige der deutschen Delegation angenommen.

Die Zwischenbemerkungen beschränken sich auf Nachstehendes:

Herr Asser (Niederlande) schliesst sich dem Amendement Lejeune ohneweiters an. Herr Kolassow (Russland) meint, dass man den Art. 37 in dem Sinne ergänzen sollte, dass darin die verschiedenen Fälle der Havarie vorgesehen würden, welche vorkommen können. Auch ihm würde daher der Antrag Lejeune besser entsprechen, als der Vorschlag der I. Commission. Herr George (Frankreich) macht darauf aufmerksam, dass die Commission die Art. 34 bis 37 im Zusammenhange behandelt hat, und dass der Text von 1878 dem französischen Recht mehr angenähert war; er constatirt, dass die Delegationen von Frankreich und von Deutschland in der Commission dem Text von 1878 zugestimmt haben, dass sie aber überstimmt worden sind. Herr Meyer (Deutschland) rügt, dass wie der Art. 37 nach dem Commissionsentwurfe so auch das Amendement des Herrn Lejeune die von ihm gestellte Frage — ob nämlich im Falle der Beschädigung (Art. 37) der Werth am Abgangs- oder am Bestimmungsort massgebend sein solle — offen lasse. Man müsste ja, wenn es richtig ist, wie Herr Lejeune die Sache behandeln will, überhaupt mit der allgemeinen Vorschrift sich begnügen, dass die Eisenbahn [11]) den entstandenen Schaden zu ersetzen habe, und alles Weitere der Behandlung im einzelnen Fall überlassen. Das gehe aber nicht. Er schlage deshalb vor, in der dritten Zeile des Art. 37 [12]) nach „Gutes“ einzuschalten: „am Versandtort“. Herr Gerstner (Deutschland) macht darauf aufmerksam, dass man alsdann aber auch über die aus der Beförderung des Gutes erwachsenden Auslagen etwas sagen müsste. — Hiemit schliesst die Discussion, welche zur Annahme des Antrages Lejeune und damit zur Verwerfung aller übrigen zu Art. 37 gestellten Anträge führt.

4.

Wir haben diese an sich ziemlich bedeutungslosen Verhandlungen nur deshalb so ausführlich wiedergegeben, um nachzuweisen, wie grundlos die Behauptung ist, dass daraus die Absicht des Gesetzgebers zu entnehmen sei, es sollten die Bestimmungen des Art 34 auf den Art. 37 analog angewendet werden. Wenn aus dem betreffenden Protokoll etwas klar hervorgeht, so ist es nur soviel, dass man die von der Commission vorgeschlagene Fassung, welche eine derartige Analogie statuirte, nicht gewollt hat, weder in ihrer ursprünglichen Form, noch mit der von deutscher Seite zuletzt vorgeschlagenen Aenderung — dass man vielmehr beabsichtigte, den Ersatz von Beschädigungen auf anderer Grundlage selbstständig zu regeln. Die von einem der deutschen Delegirten gegen diese Lösung geübte Kritik hat sich die Conferenz nicht angeeignet. Sie hat vielmehr, mit allen Stimmen gegen die deutsche, den der gegenwärtigen Fassung des Art. 37

[5]) Der letztere in der Commission namentlich vom niederländischen Vertreter (Hrn. Asser) geltend gemachte Gesichtspunkt liegt auch den Vorschlägen des Hrn. Meyer (Deutschland), S. 117 und 118 des Prot. II. Conf., offenbar zu Grunde, wenn er für die Berechnung beider Werthe ursprünglich den Bestimmungsort und in seinem zweiten Antrage den Versandtort, aber immer den gleichen Ort für den Minuendus und für den Subtrahendus als massgebend erklärt wissen wollte.

[6]) Es kam darüber nicht einmal zu einer Abstimmung, weil die Entscheidung bereits in der Commission gefallen war.

[7]) Siehe oben, Anm. 4 und 5.

[8]) Das Protokoll ist hier mehrfach incorrect gefasst. Dem ganzen Sinn und Zusammenhange nach muss es auf S. 117, vierte Zeile von unten, offenbar anstatt „Ort der Ablieferung“ heissen „Ort des Versandts“. Der gleiche Fehler findet sich im französischen Text S. 117, Zeile 11 von unten; auch ist an letzterer Stelle, dem deutschen Text entsprechend, anstatt „les cas de perte“ zu lesen: „les cas d'avarie“.

[9]) Dieser Antrag ist im Lauf der Debatte zu Gunsten des Versandtortes modificirt worden; siehe unten bei Anm. 12. Vergl. auch Anm. 5.

[10]) So nach dem französischen Text. Der deutsche Text lautet, damit im Wesentlichen übereinstimmend: „.... aber auf der Basis, dass auch für die Fälle des Art. 37 der Werth des Gutes am Orte der Ablieferung angenommen werden müsse.“ Die mit Anführungszeichen versehenen Worte sind in dem Citat dieser Stelle bei Rosenthal (a. a. O. S. 221, Note 3) einfach weggelassen, bei Eger (grosser Commentar, S. 640) aber dadurch abgeschwächt, dass die ihnen vorangehende Erklärung — und nur diese — gesperrt gedruckt ist. Im Protokoll selbst fehlt jede Hervorhebung einzelner Worte. Da aber der letzte Theil der Erklärung eine Voraussetzung für den ersten enthält und diese bezüglich des Art. 34 nicht zutrifft, so ist diese Erklärung schon deshalb nichts weniger als geeignet, die Ansicht derer zu unterstützen, welche den Art. 37 quand même im Sinne des Art. 34 auslegen möchten. Sie ist aber, auch abgesehen hievon, überhaupt nicht dazu angethan, zur Auslegung des demnächst neu gestellten und angenommenen Antrages Lejeune irgend etwas beizutragen.

[11]) An dieser Stelle sind im Protokoll die Worte „im Falle von Beschädigung“ eingeschaltet. Diese Beschränkung liegt aber offenbar nicht im Sinne des Redners. Seine Deduction geht vielmehr dahin, dass man in consequenter Ausführung des Lejeuneschen Gedankens sowohl bei Verlust als bei Beschädigung die Frage, ob Ort und Zeit des Versandts oder des Empfanges für die Werthberechnung massgebend sei, von den Umständen des Einzelfalles abhängig machen müsste.

[12]) Im Protokoll heisst es „Art. 17“, was offenbar ein Druckfehler ist. Gemeint ist der Art. 37 in der Fassung der Redactionscommission. Derselbe würde, soweit es hieher gehört, nach dem letzten Antrage Meyer (wegen eines früheren Antrages vergl. oben bei Anmerkung 9) zu lauten haben: „Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des in beschädigtem Zustande befindlichen Gutes am Versandtorte und dem nach Art. 34 zu berechnenden Werthe, welchen das Gut ohne diese Beschädigung gehabt hätte, zu ersetzen.“

zu Grunde liegenden Antrag Lejeune ohne weitere Discussion angenommen. Damit war — wie das Protokoll ausdrücklich feststellt — der Art. 37 in der Fassung der Commission verworfen und zugleich das dazu von deutscher Seite gestellte Amendement gefallen. Diese Verhandlungen ergeben somit keinerlei Momente, um die von uns oben, unter Nr. 2, aus dem Wortlaut und aus der allgemeinen Entstehungsgeschichte des Art. 37 in Verbindung mit Art. 34 abgeleitete Interpretation zu entkräften, der zufolge mit dem Ersatz des ganzen Minderwerthes nur der Ersatz des nach Ort und Zeit des Empfanges zu bemessenden Minderwerthes gemeint sein kann.

Auffällig bleibt allerdings, dass dies nicht mit dürren Worten gesagt ist. Dies mag seinen Grund wohl in der politischen Erwägung haben, dass man bereits bis zum Ueberdruss über „Versandt“ und „Empfang“ debattirt hatte und sich deshalb eine Lösung zu empfehlen schien, in welcher dieser Streitpunkt nicht ausdrücklich berührt war, aber durch sachgemässe Auslegung der vorgeschlagenen Vorschrift ohneweiters diejenige Entscheidung fand, welche nach Lage der Sache die natürlichste und einfachste ist.

In der That liegt bei der Beschädigung der Fall ganz anders als beim Verlust. Im Verlustfalle ist das Gut nicht mehr vorhanden. Sein Werth kann also nur ermittelt werden nach dem von anderem Gute gleicher Beschaffenheit, und da ergibt sich von selbst die Frage, welcher Ort und welche Zeit denn dieser Ermittlung zu Grunde zu legen sei. Diese Frage ist im Art. 34 im Sinne von Ort und Zeit des Versandts beantwortet. Im Falle der Beschädigung aber ist das Gut vorhanden, und zwar am Empfangsorte, und wenn von seinem Minderwerth die Rede ist, kann darunter naturgemäss nur der nach diesem Orte und der Zeit der Ablieferung zu bemessende verstanden sein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist. Und wenn nun vollends vorgeschrieben ist, dass dem Empfänger der ganze Minderwerth (le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise) zu erstatten sei, so muss er offenbar soviel erhalten, dass der Werth dieses ihm beschädigt ausgelieferten Gutes auf den Werth ergänzt wird, den es im Falle der Ablieferung in unbeschädigtem Zustande gehabt hätte. Die Frage, welcher Ort und welche Zeit für die Ermittlung des Minderwerthes massgebend sei, ist hienach durch die Lage der Sache selbst entschieden und bedarf nicht weiterer Regelung.

5.

Ist aber unsere Auffassung, wie nachgewiesen, die dem Wortlaut und der Entstehungsgeschichte der fraglichen Vorschrift, nicht minder aber der Natur der Sache und der Absicht des Gesetzgebers allein entsprechende, so ergibt sich daraus von selbst die Unrichtigkeit aller ihr entgegenstehenden Auslegungen. Diese leiden aber noch an besonderen, theils theoretischen, theils praktischen Mängeln, welche zum Schlusse einer kurzen Betrachtung unterzogen werden sollen.

Am leichtesten machen sich die Sache die oben in Nr. 1, Anm. 1, unter b) aufgeführten Zwillingscommentare desselben Verfassers, welche zu dem gleichlautenden Ergebnisse gelangen, „dass unter dem ganzen Betrag des Minderwerthes der Werthunterschied zwischen dem nach Art. 34 zu berechnenden Werthe des unbeschädigten Gutes am Orte und zur Zeit des Versandts und dem Verkaufswerthe des Beschädigten am Orte und zur Zeit des Empfanges verstanden werden muss.“ Diese Lösung könnte durch ihre Einfachheit bestechen. Sie widerspricht aber, wie oben nachgewiesen, in ihren Voraussetzungen dem Wortlaut wie dem Sinn der fraglichen Vorschrift und verstösst ausserdem, indem sie eine Subtraction ungleichartiger Grössen statuirt (s. oben Nr. 3 bei Anm. 5), den Gesetzen der Logik und der Mathematik.

Diesen letzteren Fehler suchen die am gleichen Orte unter a) und c) aufgeführten Schriftsteller zu vermeiden, aber ohne Erfolg.

Wenn der erstere derselben seine Untersuchung über den Sinn der Vorschrift des Art. 37 mit der von ihm selbst als trivial bezeichneten Bemerkung einleitet, man habe es den Betheiligten im Reclamationsverfahren überlassen, sich den Kopf über die Tragweite des Ausdruckes „den ganzen Betrag des Minderwerthes“ zu zerbrechen, und dies sei keine Verdächtigung der Redactoren, sondern eine aus den Protokollen (II, S. 118) erweisliche Thatsache: so möchte schon aus obiger Darstellung hervorgehen, dass es nur einer unbefangenen Auffassung der getroffenen Vorschriften bedarf, um sie ohne besondere Mühe zu verstehen. Es ist übrigens nicht ohne Interesse, zu sehen, in welcher Weise dieser Autor sich den Kopf zerbrochen hat und wie er, den einen Fehler vermeidend, in den anderen verfallen ist. „Die Schwierigkeiten — sagt er — denen Art. 37 ausweicht, sind in der That grösser, als es den Anschein hat, und es wäre sehr voreilig, nach Analogie des Art. 396, Al. 3, des deutschen H.-G.-B. die einfache Lösung der Aufgabe darin finden zu wollen, dass der Unterschied zwischen dem Werth des beschädigten Gutes und dem gemeinen Handelswerthe zu ersetzen sei, den das Gut ohne Beschädigung am Versandtorte zur Zeit des Vertragsabschlusses hatte. Durch diese Formel wäre nämlich die Uebereinstimmung des Art. 37 mit Art. 34 nicht völlig hergestellt. Man vergisst, dass bei Verlust nicht nur dieser gemeine Handelswerth, sondern auch Fracht und Kosten dem Forderungsberechtigten ersetzt werden, bezw. ihm erspart bleiben. Bei Beschädigung, die für die Bahn nur die Pflicht zum Ersatze des Schadens begründet, werden im Uebrigen ihre Rechte auf Erfüllung des Frachtvertrages nicht beeinflusst, und müssen thatsächlich Fracht und Kosten vom Forderungsberechtigten bezahlt werden. Der Fehler der vorerwähnten Formel liegt daher zu Ungunsten des Geschädigten in der Ausserachtlassung der im Verlustfalle zu ersetzenden, bezw. ersparten Fracht und Kosten. Anders und leichter liegt die Frage für das deutsche Frachtrecht, da auch bei Verlust Fracht und Gebühren zu bezahlen sind, jedoch einen Theil des zu ersetzenden Werthes des Gutes am Orte der Ablieferung bilden. Nach deutschem Frachtrecht können wir die Formel für den Ersatz bei Verlust einfach mit W A (Werth am Ablieferungsorte) bezeichnen. Wir haben also einen einzigen, wenn auch aus verschiedenen Theilen zusammengesetzten Factor und können daher für den Ersatz bei Beschädigung die Formel W A — W B (Werth des Gutes im beschädigten Zustande) als vollkommen gerecht bezeichnen. Nach Art. 34 ergibt sich uns dagegen für den Ersatz bei Verlust die Formel W A (Werth des Gutes im Versandtorte zur Zeit des Vertragsabschlusses) + F K (Fracht und Kosten, erstattete oder ersparte); es ist daher klar, dass die Formel für den Ersatz der Beschädigung = W V — W B der Billigkeit nicht entspricht. Als richtige Formel für diesen Ersatz ergibt sich nach unserer Ansicht (W V + F K) — W B.“

Das noch Folgende ist nur eine weitere Ausführung des gleichen Gedankens.

Ganz in demselben Sinne meint der oben in Nr. 1, Anm. 1, unter c) aufgeführte Schriftsteller, „dass man als Grundlage für die Berechnung der Werthdifferenz den gemeinen Handelswerth, bezw. den gemeinen Werth des unverletzten Gutes am Versandtort und zur Versandtzeit unter Hinzurechnung des Betrages der bezahlten Fracht, Zölle und Kosten (Art. 34) annehmen muss und von diesem den gemeinen Werth des verletzten Gutes am Ablieferungsort und zur Ablieferungszeit abzuziehen hat."

Nun wird aber der Werth am Orte und zur Zeit des Versandts durch Hinzurechnen des Betrages von Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten dem Werth am Orte und zur Zeit des Empfanges keineswegs gleichgestellt. Vielmehr hängt die Differenz dieser beiden Werthe noch von ganz anderen, und zwar incommensurablen Factoren ab und ist erfahrungsgemäss häufig weit grösser, als er nach obiger Fiction angenommen wird. Die beiderlei Werthe sind und bleiben ungleichartige Grössen, deren Subtraction zu einem richtigen Ergebnisse nicht führen kann.

Wollte man, was nach dem Ausgeführten nur durch eine veränderte Fassung des Art. 37 geschehen könnte, dazu übergehen, die Ersatzgrundsätze für Beschädigung (Art. 37) denen für Verlust (Art. 34) ganz analog zu regeln, so könnte dies unseres Erachtens in correcter Weise nur auf einem der nachstehenden Wege geschehen. Entweder müsste der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des im beschädigten Zustande befindlichen Gutes und dem des unbeschädigten Gutes, beides unter Zugrundelegung von Ort und Zeit des Versandts, direct ermittelt und ein verhältnissmässiger Theil der Zölle, Kosten und Fracht vergütet, bezw. nachgelassen werden. Oder es müsste die Werthverminderung erst nach Ort und Zeit des Empfanges festgestellt, aber nach dem Verhältniss der Werthe des unbeschädigten Gutes am Orte und zur Zeit des Versandtes einerseits und des Empfanges andererseits reducirt und neben der Vergütung dieses Betrages auch ein verhältnissmässiger Ersatz, bezw. Nachlass an Zöllen, Kosten und Fracht gewährt werden. Da sich nun das beschädigte Gut in der Regel am Empfangsorte befinden wird, so wäre für die angedeutete Eventualität der zweite Weg der natürlichere. Aber auch bei dieser Art der Ermittlung müsste die Expertise auf die ihr zum mindesten nicht direct bekannten Versandtwerthe zurückgreifen. Immerhin wäre es ein sehr umständliches Verfahren, welches bei der jetzigen, richtig ausgelegten Bestimmung vermieden wird.

Es erübrigt noch, eine Auslegung kurz zu beleuchten, welche durch den am Schlusse der Anmerkung 1 zu Nr. 1 genannten Schriftsteller vertreten wird. Hienach überliesse der Art. 37 die Entscheidung darüber, welcher der beiden Werthe massgebend sein soll, dem Ermessen der Sachverständigen und des Richters; diese würden, je nachdem die Klage vom Absender oder vom Empfänger erhoben sei, den einen oder den anderen der fraglichen Werthe ihrer Entscheidung zu Grunde legen. Der Schadenersatz könne somit ein verschiedener sein, je nach der Eigenschaft des Klägers und den Umständen des Falles. — Hiegegen ist jedoch — und wohl mit Grund — erinnert worden, [13]) der Inhalt des Rechtes auf Schadenersatz könne nicht von dem zufälligen oder dem in der Willkür der Parteien liegenden Umstande abhängig sein, ob der Absender oder der Empfänger den Anspruch erhebe, da beide ihr Recht aus dem gleichen Frachtvertrage ableiten. Es kann deshalb und nach dem in Nr. 2—4 Ausgeführten, obschon der Wortlaut des Art. 37 einer solchen Auslegung an sich nicht unbedingt entgegenstehen würde, doch unmöglich angenommen werden, dass der Gesetzgeber diesen Sinn damit verbunden habe.

6.

Nach dem Vorstehenden kann es nicht wohl zweifelhaft sein, dass mit dem „ganzen Betrag des Minderwerthes", welcher gemäss Art. 37 des I. Ue. im Falle der Beschädigung zu zahlen ist, nur der Minderwerth am Orte und zur Zeit des Empfanges gemeint sein kann. Im Uebrigen entspricht diese Auslegung mehr als jede andere den Bedürfnissen des Verkehres, weil sie allein eine richtige, einfache und der Natur der Umstände entsprechende Berechnung gestattet.

Ob diese Auslegung in der Praxis allgemein Eingang gefunden hat oder ob darüber Streit entstanden, ist uns nicht bekannt. Ebensowenig, ob die in der Theorie hervorgetretenen Meinungsverschiedenheiten etwa Anlass zu einem Antrage auf Revision der bestehenden Fassung geben werden. Gegen einen solchen Antrag würde, sofern er nur bezwecken sollte, der richtig ausgelegten gegenwärtigen Vorschrift einen jeden Zweifel ausschliessenden Ausdruck zu geben, an sich wenig zu erinnern sein. Nur ist es vielleicht nicht ganz unbedenklich, eine Frage, welche auf den früheren Conferenzen zu sehr erheblichen Meinungsverschiedenheiten Anlass gegeben hat, aufs neue anzuregen, insolange dafür nicht ein praktisches Bedürfniss nachgewiesen wird. — Für den Fall aber, dass versucht werden sollte, eine Entscheidung in anderem Sinne herbeizuführen, schien es uns nicht überflüssig, auf die Schwierigkeiten, welche einer solchen Lösung der Frage aus der Natur der Sache selbst erwachsen würden, schon jetzt hinzuweisen.

[13]) S. Gerstner, Eisenbahn-Frachtrecht, S. 304. Aehnlich auch Rosenthal, a. a. O., S. 222, Anm. 3.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Hauptbahnhof Wien: Wasserspülung in den Nebenräumen.) Im Aufnahmsgebäude des Wiener Hauptbahnhofes wird aus sanitären Rücksichten in mehreren Nebenräumen die Wasserspülung eingeführt. [25. August, Z. 44.368.]

— (Linie Wien—Marchegg: Adaptirungen und Nebengebäude in Marchegg.) In den Kasernen des Zugsbegleitungs- und Maschinenpersonales im Werkstättengebäude der Station Marchegg wird eine Adaptirung vorgenommen und ein Nebengebäude hergestellt. [20. August, Z. 48.660.]

— (Linie Wien-Bodenbach: Geleisevermehrung im Hofe der Zuckerfabrik in Elbekosteletz.) Im Hofe der David Bloch'schen Zuckerfabrik und Raffinerie in Elbekosteletz werden die Geleiseanlagen vermehrt. [19. August, Z. 42.260.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. Leitha: Wächterhaus-Keller.) Beim Wächterhaus Nr. 22 der Linie Wien—Bruck a. d. Leitha wird ein oberirdischer Keller hergestellt. [9. August, Z. 46.641.]

— (Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf: Kreuzungsgeleise in Fischamend.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 16. Juli durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines Kreuzungsgeleises in der Station Fischamend der Bauconsens ertheilt. [13. August, Z. 47.085.]

— (Linien Brünn—Okřiško und Brünn—Vlarapass: Herstellung von mehreren Nebengebäuden.) Bei den Wächterhäusern Nr. 94 und 105a der Linie Brünn—Okřiško, sowie bei der Restauration in der Station Gaya und für den Expedienten in der Station Wrazow der Linie Brünn—Vlarapass wurde je ein hölzernes Nebengebäude hergestellt. [14. August, Z. 47.687.]

— (Linie Rudelsdorf—Landskron: Vergrösserung des Frachtenmagazins in Landskron.) Aus Anlass des gesteigerten Güterverkehres wird in der Station Landskron das Frachtenmagazin vergrössert. [13. August, Z. 46.768.]

— (Linie Čelakowitz—Brandeis a. d. E.: Frachtenmagazin in Brandeis.) Die Vergrösserung des Frachtenmagazins in der Station Brandeis wurde genehmigt. [12. August, Z. 44.370.]

Grazer Tramway. (Politische Begehung). Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung, betreffend die Projecte der normalspurigen Tramwaylinien mit Pferdebetrieb, und zwar:

I. vom Jacominiplatze durch die Radetzkystrasse über die Radetzkybrücke und durch die Brückenkopfgasse zum Griesplatze weiter entweder durch die Griesgasse, Tegetthoff- und Vorbeckgasse in die Annenstrasse oder vom Griesplatz durch die ganze Griesgasse zum Murplatze;

II. vom Griesplatze durch die Karlauerstrasse, Herrgottwiesgasse zur Triesterstrasse und, dieselbe übersetzend, zum Centralfriedhofe

auf den 17. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt betraut. [H.-M.-Z. 48.978.]

Localbahn Schönbrunn-Witkowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Schönbrunn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Witkowitz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission rücksichtlich der im Verwaltungsgebiete von Mähren gelegenen Theilstrecke auf den 24. September anberaumt. Die Trassenrevision und Stationscommission rücksichtlich der im schlesischen Verwaltungsgebiete gelegenen Theilstrecke der intendirten Localbahn wird dem mit der k. k. Landesregierung in Troppau gepflogenen Einvernehmen zufolge in unmittelbarer Aufeinanderfolge stattfinden. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [H.-M.-Z. 46.652.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Berenice" von Santos.) Dieser Dampfer von 1628 Tonnen Gehalt ist am 9. August nach 37tägiger Fahrt mit 1236 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 822.600 kg Kaffee; aus Rio de Janeiro 377.460 kg Kaffee und 36.117 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,227.135 fl. ö. W.

Wiener Ruderschiff- und Flossverkehr im Jahre 1894. Nach den von der Handels- und Gewerbekammer in Wien in ihrem Jahresberichte für das Jahr 1894 enthaltenen Mittheilungen gestaltete sich der Verkehr der Ruderschiffe und Flösse auf der Donau nach und von der Reichshauptstadt im Berichtsjahre folgendermassen: Es kamen an in der Thalfahrt bei den beiden Wasserämtern Rossau und Nussdorf 5092 (gegen 6275 im Jahre 1893) Ruderschiffe und Flösse, darunter Schleppschiffe von 2000 q Tragfähigkeit 9 (gegen 47), Kettenschleppe von 1600 q Tragfähigkeit 112 (gegen 131), Gamsen 112 (gegen 162), Stockplätten 181 (gegen 193), Schwabenplätten 40 (gegen 24), Ulmer Plätten 4 (gegen 2), Rosenheimer Plätten 25 (gegen 86), Tiroler Plätten 11 (gegen 7), Salzburger Plätten 106 (gegen 150), Siebnerinnen und Sechserinnen 20 (gegen 145), Canalzillen 5 (gegen 1), Trauner 1240 (gegen 1419), Einstellplätten 1 (gegen 60), Standschiffe 13 (gegen 7), Sitzplätten 7 (gegen 15), Frachtwaidzillen 760 (gegen 1404), Begleitwaidzillen 1717 (gegen 1661), Schleppe, kleine (Segelboote) 6, Flösse 723 (gegen 725 in 1893). — Abgegangen sind von Wien in der Bergfahrt: 4692 Fahrzeuge (gegen 4095 im Jahre 1893), darunter 43 Schleppschiffe (gegen 38), 112 Kettenschleppe (gegen 129), 28 Kehlheimer (gegen 30), 140 Gamsen (gegen 142), 162 Stockplätten (gegen 138), 26 Schwabenplätten (gegen 9), 15 Rosenheimer Plätten (gegen 7), 4 Tiroler Plätten (gegen 5), 66 Salzburger Plätten (gegen 60), 81 Siebnerinnen und Sechserinnen (gegen 93), 3 Canalzillen (gegen 1), 953 Trauner (gegen 1029), 29 Einstellplätten (gegen 32), 784 Waidzillen (gegen 1131), 933 Begleitzillen (gegen 1249).

Was die Waarengattungen und Mengen betrifft, welche mit den Ruderschiffen und Flössen zugeführt wurden, so kamen unter Anderem an: Bausand 197.760 q (gegen 170.700 q im Jahre 1893), Bausteine 4460 q (gegen 2850 q), Bier, Branntwein und Essig 3·18 Hektoliter (gegen 7·25 Hektoliter), Bretter, Latten und Schindeln 1,014.000 Stück (gegen 1,044.400 Stück), Butter und Schmalz 3272 kg (gegen 4682 kg), Cementkalk 4822 q (gegen 3937 q), sowie 144.000 Fässer (gegen 294 Fässer), Eier 64.900 Stück (gegen 91.100 Stück), Erdäpfel 1223 q (gegen 1020 q), Fische 35.481 kg (gegen 29.770 kg, Fleisch, diverses 182 kg (gegen 94 kg), Geflügel, Federwild und Vögel 135 Stück (gegen 446 Stück), Hafnergeschirr 1409 q (gegen 3820 q), Harz 48 q (gegen 29 q), Hasen, Gemsen, Rehe und Hirsche 155 Stück (gegen 779 Stück), Bauholz 534.200 q (gegen 494.400 q), Brennholz 300.420 q (gegen 317.970 q), ferner 64.000 m³ (gegen 144.190 m³), Werkholz 5352 q (gegen 8299 q), Kren 3560 q (gegen 3117 q), Obst, frisches 6170 kg (gegen 14.395 kg), Pflastersteine und Kehlheimer Platten 283.566 q (gegen 317.670 q), Rüben 5830 q (gegen 4820 q), Salz 15.759 q (gegen 11.940 q), Thonerde 20.700 q (gegen 18.400 q), Thonwaaren, und zwar Kacheln und Oefen 2731 q (gegen 3820 q), Wein, Wein- und Obstmost 92·78 hl (gegen 65·78 hl), Weinstecken 193.000 Stück (gegen 208.000 Stück), Ziegel aller Art 2190 q (gegen 3200 q).

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 27. August im Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Localbahn Laibach-Stein"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in Folge Ermächtigung Seitens der Generalversammlung der Actionäre vom 17. November 1894 in der Vorstandssitzung vom 10. Juni 1895 beschlossenen und vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 18. Juli 1895, Z. 18.171, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet. Die entgegenstehenden Eintragungen wurden gelöscht.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLVI. Stückes.) Das am 2. September herausgegebene CLVI. Stück enthält unter

Nr. 1369: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 28. August 1895, Z. 71.679, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus den ungarischen Comitaten Beróg und Unter-Weissenburg nach Galizien.

Nr. 1370: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 25. August 1895, Z. 21.685, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus dem ungarischen Comitate Sáros.

Nr. 1371: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 28. August 1895, Z. 21.808, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus den ungarischen Comitaten Beróg und Unter-Weissenburg.

— (Inhalt des CLVII. Stückes.) Das am 3. September herausgegebene CLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1372: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 11. August 1895, Z. 13.398, betreffend die Regelung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen Schlesiens.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. August d. J. dem Platzmeister der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Stefan Kerstinger in Wien anlässlich seiner erfolgten Versetzung in den Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen, treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Tarif-Theil II, Heft 2 (Getreide).

Berichtigung.

Auf den Seiten 18, 25, 30, 33, 35, 38, 41, 43, 46, 49, 52, 54, 57, 64, 67, 74, 77, 81, 83, 86, 89, 91, 93, 97, 100, 103, 109, 113, 117, 119, 123, 127, 131, 135, 137, 141, 145, 149, 153, 156, 160, 164, 165, 169, 173, 177, 181, 185, 189, 192, 194, 198, 202, 206, 210, 213 (bei Sokal und Tarnopol), 217, 221, 225, 229 und 233 des Tarifes Theil II, Heft 2, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, giltig vom 1. Juni 1895, und auf Seite 8 des Nachtrages I ist in der Rubrik „für Sendungen von“ den Worten: „sämmtlichen russischen Stationen, mit Ausnahme der Stationen der Russischen Südwestbahnen“ noch beizufügen: „jedoch mit Inbegriff von Elisabetgrad“.

Wien, am 30. August 1895. [635]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft I.

Eliminirung der Station Bingerbrück.

Ab 1. November 1895 werden sämmtliche für die Station Bingerbrück vorgesehenen Frachtsätze ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 2. September 1895. [636]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XVII zu Heft 1 und des Nachtrages XVI zu Heft 2.

Mit 15. September 1895 treten die Nachträge XVII zu Heft 1 und XVI zu Heft 2 des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarifes vom 15. September 1890 in Kraft.

Exemplare erliegen in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B., als auch bei der unterzeichneten Direction und sind zum Preise von 0·10, resp. 0·05 Mk. bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 30. August 1895. [637]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Niederländisch-Deutscher Eisenbahnverband, Theil I.

Einführung des Nachtrages IV.

Mit 15. September 1895 tritt zum Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverband, Theil I, vom 1. Jänner 1893 der Nachtrag IV in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·33 Mk. bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld erhältlich.

Wien, am 30. August 1895. [638]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Ergänzungen des Nachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 15. September 1895 wird das auf Seite 108 unter II des Nachtrages I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif vom 1. April 1895 enthaltene Verzeichniss der zu den Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifes I gehörigen Gegenstände durch Aufnahme der nachstehenden Artikel ergänzt, und zwar:

„Griffe, Handgriffe, Thür- und Fenstergriffe“,
„Haken aller Art“,
„Nägel“,
„Schrauben“.

Wien, am 31. August 1895. [639]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen, Localtarif Heft C, für die Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895. Im Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter sind aufgeführt: Erdfarben, getrocknet oder gemahlen, in Säcken, Fässern, Kisten oder Kasten. Bis auf Weiteres und soweit Vorrath an gedeckt gebauten Wagen vorhanden ist, sind auf Ansuchen der Versender, sofern die Gestellung gedeckt gebauter Wagen auf dem Frachtbriefe nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, auch lose verladene Erdfarben in gedeckt gebauten Wagen ohne den 10perc. Frachtzuschlag zu befördern,

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889. Kabel für Telegraphen-, Telephon- und elektrische Beleuchtungsanlagen werden, sofern die metallenen Bestandtheile dem Gewichte nach überwiegen, im Falle der überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern als Fabrikate aus unedlen Metallen zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 19 a, Abth. I, abgefertigt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1335	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Greifendorf	Tyništ (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	27·8 kr.	25·5 kr.	2·3 kr.	Im Kartirungswege		
1336	Oester.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisenconstructionstheile	Hohenstadt trs.	Hronov	Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 16. September 1895 bis 31. October 1895	Localtarif	Verschieden	kr. 35·5		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Jänner 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Stefanau						42·7				

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.

Bau-Ausschreibung.

In der Station **Beneschau** der Linie Gmünd—Prag, dann in der Station **Řevnic** der Linie Prag—Furth i. W. gelangen im laufenden und nächsten Jahre verschiedene **Hochbauherstellungen** zur Ausführung. In der Station Beneschau namentlich eine neue Wasserstations- und Heizhausanlage; dann die Vergrösserung der Magazinsanlage sammt Nebenbauten. In der Station Řevnic ein einstöckiges Aufnahmsgebäude mit Veranda und angebauten ebenerdigen Nebengebäuden sammt Zugehör. Die zu vergebenden Arbeiten bestehen in der completen Herstellung der in vollständig benützungsfähigem Zustande zu übergebenden Objecte.

Die Bauvergebung erfolgt für jede Station getrennt gegen für jedes einzelne Object anzugebende Pauschalbeträge, und es wird hiezu beigefügt, dass die Arbeiten unter den in den Plänen eingetragenen Normallinien, dann die sonstigen Arbeiten auf Nachmass, wie z. B. die Einfriedungen, Canalisirungen etc., auf Grund der zu offerirenden Einheitspreise entschädigt werden. Die näheren Bestimmungen rücksichtlich der Bauvollendungen der einzelnen Bauten, dann für die Einbringung der Offerten, die Formularien der letzteren und der Preislisten für Arbeiten auf Nachmass, ferner die auf den Bau Bezug habenden Pläne, allgemeinen und speciellen Baubedingnisse, sowie die Baubeschreibung liegen in dem Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag, Hybernergasse Nr. 1564 auf, und kann dort während der Bureaustunden, das ist an Wochentagen von 8 bis 3 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr, in dieselben Einsicht genommen werden.

Dortselbst werden auch alle etwa gewünschten Aufklärungen ertheilt und die vorbezeichneten Formularien für die Offerten und Preislisten, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerten jedem Offerenten ausgefolgt. Die bezüglichen Offerten, denen die Erlagsbestätigung der Directionscasse über das erlegte Vadium per 5000 fl. für die Station Beneschau und 3000 fl. für die Station Řevnic beizuschliessen ist, sind versiegelt und auf dem Couvert mit der Aufschrift „Offerte auf Hochbauherstellungen in Beneschau“ oder „Offerte auf Hochbauherstellungen in der Station Řevnic“ versehen spätestens **bis 16. September l. J. um 12 Uhr Mittags** bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection einzureichen. Die Offerenten bleiben bis zur Entscheidung der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag mit ihrem Offerte im Worte.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der soliden Ausführung der übernommenen Bauten darzuthun in der Lage sein werden.

Weiters wird darauf aufmerksam gemacht, dass Offerten, denen eine der als Bestandtheil derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung ohne Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, als nicht eingelangt betrachtet werden.

Prag, am 28. August 1895.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 105. **Wien, 7. September 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Circularerlass des k. k. Handelsministeriums vom 21. August 1895, Z. 36.024, an sämmtliche Eisenbahn-Unternehmungen mit Ausnahme der Zahnradbahnen, ferner an die General-Direction der kgl. Bayerischen und der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, dann die kgl. preussische Eisenbahn-Direction in Breslau.

Das k. k. Ministerium des Innern hat mit dem Erlasse vom 2. September 1894, Z. 19.190, im Einvernehmen mit dem k. u. k. Reichskriegsministerium und mit dem k. k. Handelsministerium über das Ansuchen der Actiengesellschaft Dynamit Nobel in Wien vom 4. Jänner 1893 und 5. Februar 1894 auf Grund der durch das k. u. k. technische Militärcomité einverständlich mit der k. k. technischen Hochschule in Wien vorgenommenen Prüfung und Begutachtung das mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. August 1888, Z. 13.673, bezw. vom 21. December 1888, Z. 20.217 (Erlass des Handelsministeriums vom 23. April 1889, Z. 14.304, Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 61, Seite 1034) zugelassene Sprengmittel „Neu-Dynamit Nr. II B“ in abgeänderter Zusammensetzung im Sinne der Sprengmittel-Verordnung vom 2. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 68, und 22. September 1883, R.-G.-Bl. Nr. 156, innerhalb der im österreichischen Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder zur Erzeugung und zum allgemeinen Verkehre einschliesslich des Eisenbahntransportes gegen Beachtung der diesbezüglich bestehenden oder noch zu gewärtigenden Sicherheitsvorschriften und unter den nachstehenden Bedingungen zugelassen:

In Betreff des Eisenbahntransportes dieses Sprengmittels sind im Allgemeinen die Vorschriften der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen sammt Nachträgen und im Besonderen die Bestimmungen des h. a. Erlasses vom 23. April 1889, Z. 14.304, genau zu beachten.

Dieses in abgeänderter Zusammensetzung zugelassene Sprengmittel „Neu-Dynamit Nr. II B“ ist an die Stelle des mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. December 1888, Z. 20.217 (Erlass des Handelsministeriums vom 23. April 1889, Z. 14.304 (Verordnungs-Blatt Nr. 61, Seite 1034), zugelassenen Sprengmittels gleichen Namens getreten; der Verkehr mit dem letzteren Sprengmittel ist gleichzeitig hierlands gänzlich eingestellt und die ertheilte Zulassungsconcession von der genannten Firma zurückgelegt worden.

Auch das kgl. ungar. Ministerium des Innern hat dieses neue Sprengmittel „Neu-Dynamit Nr. II B“ mit dem Erlasse vom 25. Mai 1895, Z. 34.792, zur Erzeugung und zum Verkehre einschliesslich des Eisenbahntransportes in Ungarn zugelassen.

Das neue Sprengmittel darf sowohl zur Benützung als Zündpatrone für das mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. März 1880, Z. 3505 (Erlass des Handelsministeriums vom 11. April 1880, Z. 10.132, Verordnungs-Blatt Nr. 52, Seite 629), zugelassene Sprengmittel „Neu-Dynamit Nr. III“ verwendet, sowie auch als selbstständiges Sprengmittel in Verkehr gebracht werden, und gelten für dasselbe, möge es als Zündpatrone dem Neu-Dynamit Nr. III zugepackt oder als selbstständiges Sprengmittel verpackt werden, alle für die Verpackung und Bezeichnung des bisherigen Sprengmittels gleichen Namens erlassenen besonderen Vorschriften.

Hievon wird die $\frac{\text{k. k. General-Direction}}{\text{geehrte Verwaltung}}$ in Kenntniss gesetzt und derselben das im § 6, Punkt 2, lit. C,

der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, erwähnte Placat, welches die Bezeichnung des Präparates, der Firma und Fabrik, sowie Datum und Zahl der ministeriellen Transportbewilligung und endlich das einzusetzende Datum der Erzeugung enthält, übermittelt.

Von der Uebersendung der am Verschlusse der Verpackungsgefässe anzubringenden Fabriksplomben wird abgesehen, weil für das in Rede stehende Sprengmittel dieselben Plomben zur Verwendung gelangen, wie für die übrigen von der Actiengesellschaft Dynamit Nobel erzeugten Sprengmittel.

Wien, am 21. August 1895.

Für den Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Hardt m. p.

SCHUTZMARKE.

NOBEL's

k. k. ausschliesslich privilegirtes Sprengpulver

Neu-Dynamit Nr. II B

Fabriken: Pressburg in Ungarn, Zamky in Böhmen und St. Lambrecht in Steiermark.

Erzeugt am .... 18.....

A — SPRENGPULVER / ALFRED NOBEL / DYNAMIT — N

Figur eines Bergmannes

Die Bewilligung zum Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen wurde ertheilt mit hohem Erlasse des

k. k. Ministeriums des Innern vom 2. September 1894, Zahl 19.190.

Belehrung. Die Kisten sind zu öffnen, indem die hanfene Plombenschnur mittelst Messer durchschnitten, beziehungsweise der verzinnte Plombendraht **an einer früher durch Abwischen gut zu reinigenden Stelle desselben** mittelst Zange durchgezwickt wird und die Holznägel, beziehungsweise verzinnten Eisennägel des Deckels durch Eintreiben von Holz- oder Kupferkeilen mittelst hölzernen Schlägels unter den Deckel gelüftet werden. — Geschlossen werden die Kisten durch Holznägel, beziehungsweise verzinnte Eisennägel und Umschnürung mittelst Hanfschnur, beziehungsweise verzinnten Eisendrahtes. — **Andere als die oben genannten Eisenwerkzeuge dürfen überhaupt nicht und die letzteren nur in der angegebenen Weise** sowohl beim Oeffnen als Schliessen der Kisten verwendet werden. — Belehrungen über Verwendung des Dynamites befinden sich in jedem Packet, daher in jeder Kiste 10 Stück. Dieselben sind auf steifem Papier gedruckt, eignen sich daher zum Affichiren am Werkplatze etc.

Actien-Gesellschaft Dynamit Nobel.

Wien, I. Wallfischgasse 11.

Fabrik: **Pressburg in Ungarn.**

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Krems nach Grein und von Krems über Gföhl nach Zwettl.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Krems a. d. Donau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachbezeichnete normalspurige Localbahnen, und zwar:

1. von Krems längs des des linken Donauufers nach Grein, und
2. von Krems über Gföhl nach Zwettl

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 21. August 1895. Z. 38.535.

Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-(Nord-Ostsee-) Canal.

Für den Verkehr auf dem neu eröffneten Kaiser Wilhelm- (Nord-Ostsee-) Canal ist die nachstehende Betriebsordnung erlassen worden:

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Jeder Schiffsführer, der den Canal befährt, muss einen auf Verlangen ihm auszuhändigenden Abdruck dieser Betriebsordnung, die auch für das Rechtsverhältniss zwischen Canalverwaltung und ihm, bezw. seinem Rheder massgebend ist, an Bord haben, und ist verpflichtet, ihre Vorschriften in allen Punkten genau zu befolgen.

§ 2.

Der Canal darf von Schiffen aller Nationen bei Tag und bei Nacht befahren werden, sofern sie folgende Dimensionen nicht überschreiten: Tiefgang 8 m, grösste Breite 20 m, Länge 135 m, Mastenhöhe 40 m über der Wasserlinie. Schiffe von mehr als $6^1/_2$ m Tiefgang sind dem Eingangshafenamte vorher anzumelden, damit dieses in der Lage ist, rechtzeitig die bezüglich der Kreuzung mit anderen Schiffen erforderlichen Anordnungen zu treffen. Schiffe, welche Decklast führen, die ihre Stabilität oder Manövrireigenschaften erheblich beeinträchtigt, und offene oder nicht vollgedeckte Fahrzeuge, welche nicht mindestens 0·5 m Freibord haben, können zurückgewiesen werden.

§ 3.

Dampfer dürfen beim Durchfahren des Canals ihre eigene Maschinenkraft benützen, jedoch behält sich die Canalverwaltung ausdrücklich vor, in besonderen Fällen das Durchschleppen derselben oder die Mitnahme von Begleitdampfern anzuordnen.

§ 4.

Segelschiffe, welche a) den ganzen Canal durchfahren wollen, ohne Ansehung ihrer Grösse, b) nach Orten am Canal oder den mit ihm in Verbindung stehenden Wasserstrassen bestimmt sind und mehr als 35 Bruttoregistertonnen Raumgehalt haben, unterliegen dem Schleppzwange.

§ 5.

Segelschiffe, die nicht geschleppt werden, dürfen sich nur bei mehr als halbem Winde der Segel bedienen, andernfalls müssen sie treideln. Das Segeln bei Nacht und bei unsichtigem Wetter, sowie das Kreuzen im Canal ist verboten; Treideln ist nur erlaubt, soweit es durch Menschenkraft möglich. Das Stechen mit Haken oder Schiebestangen in die Böschungen ist verboten.

§ 6.

Alle den Canal befahrenden Schiffe, soweit sie nicht durch § 9 besonders davon befreit sind, sind dem Lootsenzwange unterworfen. Ob geschleppte Schiffe ausser dem auf dem Schleppdampfer befindlichen Lootsen noch besondere Lootsen haben müssen, entscheidet die Canalverwaltung.

§ 7.

Der Lootsenzwang beginnt: a) für die von der Elbe kommenden Schiffe auf der Rhede bei Brunsbüttel, für die aus der Ostsee kommenden beim Zollwachtschiff zu Friedrichsort, für die von Kiel kommenden im Vorhafen der Holtenauer Schleusen, in Rendsburg in der Schleuse. Die Lootsengebühren liegen in den allgemeinen Canalabgaben.

§ 8.

Die Canallootsen üben ausser dem Lootsendienste die canalpolizeiliche und die zollamtliche Aufsicht auf den betreffenden Schiffen, bezw. Schleppzügen aus.

§ 9.

Befreit vom Lootsenzwange sind nur diejenigen Segelschiffe, welche dem Schleppzwange nicht unterliegen; jedoch ist das Canalamt befugt, weitere Befreiungen eintreten zu lassen.

§ 10.

Die Canallootsen sind in der Regel stationirt: in Brunsbüttel auf der Rhede vor den Molen, in Holtenau in der Nähe des Zollwachtschiffes zu Friedrichsort und für aus Kiel kommende Schiffe am Vorhafen; bei Rendsburg nehmen die Schiffe, die, aus der Untereider kommend, in den Canal gehen, ihren Canallootsen schon bei der Lootsenstation zu Nübbel an Bord, jedoch fährt jener bis zur Schleuse nur als Passagier mit.

§ 11.

Ein Schiff, welches einen Canallootsen wünscht, hat bei Tage sein Unterscheidungssignal und ausserdem am Vorlog die nationale Lootsenflagge oder das Signal P T des internationalen Signalbuches mit einem beliebigen Wimpel darunter zu hissen; bei Nacht sind zwei weisse Laternen neben einander am Bug zu zeigen. Gegensignale, als: „Verstanden“, werden von den Lootsenstationen nicht gemacht, nur wenn aus irgend einem Grunde Lootsen nicht an Bord geschickt werden können, werden von den Lootsenstationen am Land, bezw. dem Stollergrund-Feuerschiff a) bei Tag der Wimpel D des internationalen Signalbuches unter der Reichsdienstflagge, b) bei Nacht zwei rothe Laternen unter einander gezeigt.

§ 12.

Der Lootse stellt seine Erfahrungen und seine Ortskenntnisse dem Schiffer zur Verfügung und ist für alle seine Anordnungen der Canalverwaltung verantwortlich. Der Schiffsführer ist für die richtige und pünktliche Ausführung der vom Lootsen ergangenen Anordnungen verantwortlich; auch ist er verpflichtet, jenen von etwa vorhandenen besonderen Manövrireigenschaften seines Schiffes rechtzeitig in Kenntniss zu setzen, sowie ihm jede etwa weiter gewünschte Auskunft über die Eigenschaften seines Schiffes eingehend zu ertheilen.

§ 13.

Das Reich übernimmt keinerlei Verpflichtung zur Ersatzleistung für Schäden, welche die Schiffe im Canal erleiden, selbst wenn ein Verschulden der Canallootsen oder sonstiger Angestellter der Canalverwaltung dabei in Frage kommt.

Vorbereitungen für die Canalfahrt.

§ 14.

Jedes Schiff, welches den Canal befahren will, hat das für die Canalfahrt bestimmte Anmeldeformular nach dem vorgeschriebenen Muster in zweifacher Ausfertigung, wahrheitsgetreu ausgefüllt, sowie den Messbrief und sonstige für die Berechnung der Canalabgaben massgebende Schiffspapiere zur Abgabe an der Eintrittsmündung bereit zu halten.

§ 15.

Zur Ausführung der Zollvorschriften sind die Zollzeichen bereit zu halten, eventuell ist der Lootse zu benachrichtigen, dass sie ermiethet werden sollen.

§ 16.

Segelschiffe bis zu 35 Registertonnen Bruttoraumgehalt dürfen in den Vorhafen segeln; grössere Segelschiffe müssen eingeschleppt werden. Diese haben sämmtliche Segel festzumachen, die Raaen über Backbord scharf anzubrassen und den Klüverbaum einzunehmen. In allen Fällen ist so zu manövriren, dass bei den Köpfen der Leitwerke vor den Schleusen die Schiffe ausser Fahrt sind.

§ 17.

Im Uebrigen sind folgende Vorbereitungen zu treffen:

1. Schiffe von mehr als 50 Bruttoregistertonnen Raumgehalt müssen einen Heckanker mit genügend starker Trosse zum sofortigen Fallen bereit halten;
2. sämmtliche Boote sind einzuschwingen, mit Ausnahme eines, welches zum sofortigen Ausfahren von Leinen und zu Rettungszwecken bereit sein muss. Dieses ist entweder an der Steuerbordseite ausgeschwungen zu halten oder im Schlepp zu führen;
3. die Stängen sind zu streichen, wenn sie höher wie 40 m über Wasser sind;
4. an beiden Seitern, vorn und achter, sind für das Einlaufen und Durchschleusen Leinen mit aufgesteckten Wurfleinen, sowie an den Schiffsseiten Fender bereit zu halten, welche jedoch nicht aus einem versinkbaren Material angefertigt sein und keine hervorragenden Metallbeschlagtheile haben dürfen;
5. Dampfschiffe müssen ihre Dampffeuerspritze mit genügenden Schlauchlängen zum sofortigen Gebrauche bei etwa ausbrechendem Feuer bereit halten;
6. geladene Geschütze sind zu entladen.

Es sind ferner bereit zu legen:

a) bei Tagfahrten drei schwarze Bälle oder Körper, jeder von 65 cm Durchmesser, welche auf je 1 m Entfernung mit einander verbunden sind;
b) bei Nachtfahrten drei rothe Lichter in kugelförmigen Laternen, jede von mindestens 25 cm Durchmesser, sowie einige weisse Laternen. Sämmtliche Laternen sind derart unterzubringen, dass sie von aussenbords nicht gesehen werden können.

Einlaufen in den Vorhafen und Durchschleusen.

§ 18.

Das Einfahren in die Vorhäfen ist verboten, wenn das Haltesignal steht.

§ 19.

Schiffe haben, wenn sie nicht sogleich durchschleusen können, an der Steuerbordseite der Einfahrt nach Anweisung der Hafenbehörde festzumachen.

§ 20.

Die Reihenfolge des Durchschleusens bestimmt sich im Allgemeinen nach der Zeit der Ankunft vor der Schleuse, jedoch ist die Hafenbehörde berechtigt, davon abweichende Anordnungen zu treffen.

§ 21.

1. In der Regel darf nur die in der Fahrtrichtung rechts liegende Schleuse benützt werden.
2. Die Einfahrt in die Schleusen und die Ausfahrt aus den Schleusen darf erst erfolgen, wenn die Thore ganz in die Nischen zurückgedreht sind.
3. Die Stellung der Thorflügel ist bei Nacht durch zwei an jedem Flügel an der der Fahrtrichtung zugekehrten Seite neben der Schlagsäule über einander angebrachte Lichter zu erkennen.

Bei geschlossenen Thoren zeigen sich vier Lichter im Quadrat, die Lichter der Einfahrtsthore zeigen rothe, die der Ausfahrtsthore grüne Farbe.

§ 22.

Zur Unterstützung des Durchschleusens dienen Dampfer der Canalverwaltung. Für diese Hilfeleistung werden besondere Gebühren nicht berechnet.

§ 23.

Die Zahlung der Canalabgaben, der Schleppgebühren, der Abgaben für die Elbelootsen, wie für die Ostseelootsen und die zollamtliche Abfertigung hat nach Massgabe besonderer Bestimmungen vor dem Antritte der Canalfahrt zu erfolgen.

Fahrt durch den Canal.

§ 24.

Bezüglich des Ausweichens, der Führung von Lichtern u. s. w. gelten die bezüglichen Bestimmungen der Allerh. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See vom 7. Jänner 1880, R.-G.-Bl. S. 1, und der sie abändernden Allerh. Verordnung vom 16. Februar 1881, R.-G.-Bl. S. 18, mit den sich aus dieser Betriebsordnung ergebenden Modificationen.

§ 25.

Die Fahrgeschwindigkeit über den Grund darf nicht mehr wie 10 km = 5·4 Seemeilen in der Stunde betragen. Ausgenommen hievon sind die Fahrzeuge der Canal- und Zollverwaltung und solche, denen vom kais. Canalamte eine grössere Fahrgeschwindigkeit ausdrücklich erlaubt ist.

§ 26.

Daraus, dass bei der Durchfahrt durch Festkommen des eigenen oder eines anderen Schiffes oder durch Massnahmen, welche im Interesse eines sicheren Verkehres geboten sind, Verzögerungen eintreten, dürfen keinerlei Ansprüche auf Schadenersatz wegen Zeitversäumniss erhoben werden.

§ 27.

Sämmtliche Schiffe, welche den Canal befahren, müssen bei Tag ihre Nationalflagge, bei Nacht ausser den vorgeschriebenen Lichtern — soweit sie nicht unter Zollleuchte fahren — ein weisses Licht am Heck führen. Schiffe, welche die Ursache sind, dass entgegenkommende an den Ausweichen festlegen müssen, führen:

1. wenn sie das einzige oder letzte derartige Schiff sind,
   a) bei Tag eine rothe Scheibe am Heck,
   b) bei Nacht ein rothes Licht am Heck an Stelle des weissen;
2. wenn noch solche Schiffe folgen,
   a) bei Tag eine grüne Scheibe am Heck,
   b) bei Nacht ein grünes Licht am Heck an Stelle des weissen.

§ 28.

Es ist stets nach Steuerbord auszuweichen; kleinere Schiffe haben, soweit ihr Tiefgang es gestattet, den grösseren und augenscheinlich tiefergehenden die Mitte zu überlassen. Bagger dürfen nur an der Seite passirt werden, welche durch Signal als „frei“ bezeichnet ist.

§ 29.

Es muss stets ein Ausguckposten ausgestellt sein.

§ 30.

Die Fahrgeschwindigkeit ist zu vermindern, bezw. die Maschine zu stoppen beim Passiren von:

1. entgegenkommenden Schiffen,
2. Schiffen, welche festgemacht haben,
3. Baggern und tiefbeladenen Baggerprähmen,
4. Strecken, welche durch ein besonderes Signal kenntlich gemacht sind, ferner
5. beim Lootsenwechsel zu Nübbel,
6. auf Anruf der Zollwachboote oder der die Zollcontrole ausübenden Beamten,
7. wenn Fähren im Fahrwasser sind.

Für die Fälle zu 2, 3, 4 und 7 ist unter verminderter Geschwindigkeit eine solche Geschwindigkeit zu verstehen, die nöthig ist, einen schädlichen Wellenschlag zu verhüten.

§ 31.

In den Ausweichestellen haben die Schiffe festzulegen, wenn das 300 m vor der Ausweichestelle auf dem südlichen Ufer stehende Haltesignal in Haltestellung gefunden wird. Die Schiffe dürfen ihre Fahrt erst fortsetzen, nachdem alle Schiffe, denen auszuweichen war, vorbeigefahren sind. Die Erlaubniss zum Weiterfahren wird durch das Schlusszeichen der entgegenkommenden Schiffe gegeben.

§ 32.

Für das Passiren der Eisenbahn-Drehbrücken bei Osterrönfeld und Taterpfahl gelten folgende Vorschriften: Zeigt das auf dem südlichen Canalufer 600 m vor der Brücke aufgestellte Vorsignal bei der Annäherung eines Schiffes und mindestens noch zu der Zeit, wenn die Commandobrücke des Schiffes den Signalmast passirt, die Stellung „freie Fahrt“, so ist das Schiff berechtigt, durchzufahren, und auch dann nicht verpflichtet, festzumachen, wenn das auf dem südlichen Canalufer 150 m vor der Brücke aufgestellte Warnungssignal in Haltestellung gefunden werden sollte. Das Vorfinden der Stellung des Vorsignals „freie Fahrt“ und die Absicht, durchzufahren, ist durch Signal mit der Dampfpfeife „ein langer Ton“ (6 Secunden) anzuzeigen. Steht das Vorsignal bei der Annäherung des Schiffes auf „Halt“ oder wird es auf „Halt“ gestellt, noch ehe die Commandobrücke des Schiffes am Signal vorbei ist, so ist mit der Dampfpfeife das Signal „Verstanden“ durch dreimal drei kurze Töne (1 Secunde) zu geben und an den Dalben vor der Brücke festzulegen, falls nicht inzwischen das Warnungssignal auf „freie Fahrt“ gestellt worden ist. Das festgelegte Schiff darf erst loswerfen, nachdem das Warnungssignal auf „freie Fahrt“ gestellt ist.

§ 33.

Für das Passiren der Strassendrehbrücke bei Rendsburg und der Pontonbrücke bei Holtenau gelten folgende Vorschriften:

Bei der Annäherung an das auf dem südlichen Canalufer 900 m vor den Brücken aufgestellte Vorsignal hat das Schiff durch 3 lange (6 Secunden) Töne mit der Dampfpfeife das Zeichen zum Oeffnen der Brücke zu geben. Das Schiff hat zu stoppen und an den Dalben festzumachen, wenn das auf dem südlichen Ufer 250 m vor der Brücke aufgestellte Nothsignal ertönt. Es darf die Fahrt erst fortsetzen, wenn das Läutewerk wieder schweigt.

§ 34.

Getreidelte und segelnde Schiffe dürfen ohne besondere Erlaubniss des Brückenbeamten die Drehbrücken nicht passiren. Müssen sie dort festmachen, so hat es zwischen den Dalben und dem Ufer zu geschehen.

§ 35.

Fahrzeuge, deren Höhe das Passiren der geschlossenen Drehbrücken gestattet, sind an vorstehende Bestimmungen (§ 32 und 33) nicht gebunden.

§ 36.

Das Ueberholen von anderen segelnden, treidelnden oder havarirten Schiffen ist regelmässig nicht erlaubt. Ausgenommen hievon sind die Schiffe, denen durch § 25 eine grössere Fahrgeschwindigkeit gestattet ist. Wenn ein Schiff ein anderes überholen will, hat es dieses dem Vordermann durch das Signal „4 kurze Töne mit der Dampfpfeife“ anzuzeigen. Dieser hat soweit wie möglich nach Steuerbord auszuscheeren und wird dann von seinem bisherigen Hintermann an Backbord passirt. 1500 m vor Anlegeplätzen, Dreh- und Pontonbrücken, Fähren und Baggern ist das Ueberholen unter allen Umständen verboten.

§ 37.

Ausser den in den §§ 32, 33 und 36 vorgeschriebenen Signalen mit der Dampfpfeife ist diese in Gebrauch zu nehmen:

1. bei Nebel und unsichtigem Wetter, und zwar geben westwärts steuernde Schiffe drei, ostwärts steuernde zwei schnell hinter einander folgende Töne jede Minute;
2. bei Annäherung an fahrende oder festliegende Schiffe, Boote, Bagger, Baggerprähme an die durch Signal bezeichneten Stellen (§ 30) und Fähren;
3. beim Eintritt in die scharfen Curven zwischen Levensau und Holtenau;
4. bei plötzlichen Havarien an Schiff oder Maschine, welche das sofortige Stoppen derselben bedingen, sind als Warnungssignal mit der Dampfpfeife fortwährend kurze Töne zu geben, bis das Signal Nr. 26 gegeben ist.

§ 38.

Beim Insichtkommen von entgegenfahrenden grösseren Schiffen, sowie vor den Drehbrücken und der Pontonbrücke sind die Anker zu besetzen und zum sofortigen Fallen klar zu halten.

§ 39.

Die Entfernung vom Vordermann darf bei fahrenden Schiffen nicht weniger als 500 m betragen.

§ 40.

Verengungen des Fahrwassers durch Baggerarbeiten oder aus anderen Ursachen haben die westwärts steuernden Fahrzeuge zuerst zu passiren.

Allgemeine Verbote.

§ 41.

Verboten ist:

1. das Ankern im Canal, mit Ausnahme der als Ausweichestellen dienenden Obereider Seen und unvermeidlicher Fälle auf Anordnung des Lootsen;
2. das Ueberbordwerfen von Ballast, Kohlen, Asche oder sonstigen Gegenständen, welche das Fahrwasser verschlechtern oder behindern können; ist etwas derartiges über Bord gefallen, so ist davon sofort dem Lootsen unter Angabe des Ortes und der Menge Anzeige zu machen;
3. Versuche zur Wiedererlangung über Bord gefallener Gegenstände dürfen während der Fahrt nicht ge-

macht werden, können aber auf Antrag von dem Canalamte auf Kosten des Antragstellers angeordnet werden;

4. das Schiessen, Jagen und Fischen auf dem Canale.

Besondere Vorkommnisse.

§ 42.

Anlegen.

1. In der Regel darf nur an den Ausweichestellen, an den Leitwerken der Schleusen, an den Dalben vor den Drehbrücken bis zum Deckungssignal, soweit diese nicht durch rothen Anstrich der Köpfe als nicht zum Anlegen bestimmt bezeichnet sind, an den Innenhäfen, an den Brunsbütteler Molen und an den Ladestellen des Canals festgemacht werden.
2. Im Nothfall darf auch an den Pollern festgelegt werden, welche längs des ganzen Canals angebracht sind.
3. In der Regel soll an der Steuerbordseite festgelegt werden, doch darf auch die Luvseite benützt werden, wenn starker Wind quer zum Canal steht.

§ 43.

Festmachen.

1. Auf jedem festgelegten Schiffe sind Leute und Werkzeuge zum Fiehren, bezw. Kappen der Trossen bereit zu halten.
2. Die das Fahrwasser sperrenden Trossen müssen gefiehrt werden, wenn ein anderes Schiff passiren will.
3. Das Probiren der Schiffsmaschinen ist an den Anlegeplätzen nur unmittelbar vor dem jedesmaligen Abgange gestattet, darf nur mit der zulässig geringsten Dampfkraft ausgeführt und nicht über wenige Minuten ausgedehnt werden.
4. Festliegende Schiffe haben während der Dunkelheit je eine weisse Laterne vorne und hinten an der dem Fahrwasser zugekehrten Seite zu zeigen.

§ 44.

Anlegen.

Wenn vor den Drehbrücken Schiffe gleichzeitig an beiden Seiten derselben festgemacht haben, so haben die von Osten kommenden Schiffe zuerst abzulegen und die von Westen kommenden so lange zu warten, bis jene vorbei sind.

§ 45.

Festkommen.

1. Ist ein Schiff festgekommen, so hat es vor allen Dingen Sorge zu tragen, dass es nicht quer schlägt.
2. An Signalen sind zu machen:
   a) bei Tage hissen von drei Bällen, so dass sie vorne und hinten sichtbar sind;
   b) bei Nacht drei rothe Laternen an derselben Stelle.

   Bis vorstehendes Signal gezeigt ist, sind beim Herannahen von fahrenden Schiffen fortwährend kurze Töne mit der Dampfpfeife als Warnungssignal zu geben.
3. Nur den Beamten der Canalverwaltung steht das Recht zu, die für das Loskommen festgekommener oder die Hebung gesunkener Schiffe nöthig erscheinenden Massnahmen zu treffen und Hilfsmittel zu requiriren. Die etwa durch diese Massnahmen entstehenden Kosten fallen dem Schiffe zur Last.
4. Hilfeleistung durch passirende Schiffe ist nur mit besonderer Genehmigung der Canalbeamten gestattet.

Feuergefährliche Ladungen.

§ 46.

Schiffe mit Sprengstoffen von mehr als 35 kg Gewicht müssen als Warnungszeichen eine von Weitem erkennbare, stets ausgespannt zu haltende schwarze Flagge mit einem weissen P führen. Im Uebrigen gelten für diese Schiffe die für den Verkehr mit explosiven und feuergefährlichen Gegenständen ergangenen Bestimmungen. Auf die Munition der Kriegsschiffe findet diese Bestimmung keine Anwendung.

Beschwerden.

§ 47.

Etwaige Beschwerden über die Beamten oder Einrichtungen des Canales sind mündlich oder schriftlich bei den Hafenämtern zu Brunsbüttel und Holtenau anzubringen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien — Triest: Herstellung einer Wasserleitung.) Die Einleitung von Hochquellenwasser in den Lagerplatz der Firma Grassl, Schenk & Comp. nächst km 1·5/6 wurde genehmigt. [14. August, Z. 44.484.]

— (Hochbauten am Personen- und Frachtenbahnhofe in Baden.) Für die Verlängerung der rechtsseitigen Veranda gegen Süden und Verlegung eines Nebengebäudes in der Station Baden Personenbahnhof und für die Herstellung eines Güterschuppens, eines gedeckten Perrons, Verladerampen und Nebengebäuden in der Station Baden Frachtenbahnhof wurde der Bauconsens ertheilt. [29. Juli, Z. 42.872.]

— (Schleppgeleise von der Station Leibnitz zum Steinlagerplatze des Franz Dieber.) Das Project, betreffend die Herstellung eines in der Station Leibnitz abzweigenden und zum Lagerplatze des Steinlieferanten Franz Dieber in Leibnitz führenden Schleppgeleises wurde zur Ausführung genehmigt. [25. August, Z. 44.482.]

— (Linie Grammat - Neusiedl — Pottendorf-Landegg: Ziegenstall in Mitterndorf-Moosbrunn.) Beim Wächterhause Nr. 7 in der Station Mitterndorf-Moosbrunn wurde ein Ziegenstall hergestellt. [20. August, Z. 48.658.]

— (Linie Marburg — Franzensfeste: Nebengebäude in Rothenthurm.) In der Station Rothenthurm wurde ein Nebengebäude hergestellt. [17. August, Z. 48.118.]

— (Linie Kufstein — Ala: Nebengebäude in Kufstein.) Im Heizhause der Station Kufstein wurde ein Nebengebäude hergestellt. [22. August, Z. 49.099.]

Standing-Stramberger Localbahn. (Aenderung der Geleiseanlage.) Das von der Stauding-Stramberger Localbahn vorgelegte Project für die Aenderung der Geleiseanlage und Herstellung einer Verladerampe in der Nesselsdorfer Wagenbaufabrik wurde zur Ausführung genehmigt. [23. August, H.-M.-Z. 43.905.]

Localbahn Kojetein-Tobitschau. (Nivellettehebung.) Das von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegte Project für die Hebung der Nivellette in der Strecke km 5·6—6·4 der Localbahn Kojetein-Tobitschau und für die Erweiterung des Durchlasses in km 10·4/5 von 0·6 auf 1·5 m und dessen Verlegung nach km 10·395 wurde zur Ausführung genehmigt. [20. August, H.-M.-Z. 47.617.]

Dampftramway - Gesellschaft vormals Krauss & Co (Geleiseumlegung.) Das von der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co. vorgelegte Project, betreffend Umlegung des Geleises in der Strecke Floridsdorf-Donaustrasse bis Floridsdorf am Spitz wurde an die k. k. Statthalterei in Wien mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Commissions-Ergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [26. August, H.-M.-Z. 49.803.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Personen-Haltestelle Neundorf-Kunersdorf auch für den Gepäcksverkehr.) Die bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Neundorf-Kunersdorf der Linie Bodenbach—Komotau ist am 1. September auch für den Gepäcksverkehr eröffnet worden.

— (Eröffnung der Haltestelle Tellnitz für den Gesammtverkehr.) Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für Frachtgut in Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Tellnitz der Linie Bodenbach—Komotau ist mit 1. September für den Gesammtverkehr eröffnet worden. [Z. 52.067.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 15. August, Z. 53.628, den Budapester Einwohnern Julius Getto und Adolf Löw im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Zombor der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, bis Apatin und von dort aus bis zum Donauufer, bezw. zur gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrtsstation führende Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Ministerielle Verfügung im Interesse der raschen Durchführung der Umwandlung der gesellschaftlichen Linien auf elektrischen Betrieb.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, um die Umgestaltung der Pferdebahn auf elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96) nach Thunlichkeit zu fördern, die Einsetzung einer gemischten Commission angeordnet, welche, aus Vertretern aller bei der Ausführung des Baues betheiligten Behörden bestehend, die Aufgabe erhalten soll, auf kurzem Wege alle jene Verfügungen zu treffen, welche in analogen Fällen die Behörden selbst, in der Reihenfolge des vorgeschriebenen Instanzenzuges, zu treffen berufen erscheinen. Eine ähnliche Einrichtung ist seinerzeit auch zum Zwecke der Durchführung des Baues der elektrischen Untergrundbahn ins Leben gerufen worden, und dieselbe hat sich, wie die exacte Absolvirung des Bauprogramms zeigt, auf das vortrefflichste bewährt. In der Untergrundbahn-Commission sind vertreten: das Handelsministerium, das Ministerium des Innern, der Baurath und die Stadtbehörde; auch nehmen zur Ertheilung von Aufschlüssen die Vertreter der Untergrundbahn an den Verhandlungen theil, so dass alle erforderlichen Dispositionen durch die zuständigen Amtsstellen ohne jeglichen Zeitverlust sofort endgiltig veranlasst werden können. Der Handelsminister lud nun das Ministerium des Innern und in gleicher Weise auch den Baurath und das Municipium der Hauptstadt ein, ihre Vertreter in die solchermassen zu bildende gemischte Commission designiren zu wollen.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Pozsony (Pressburg). (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 23. August fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der im Bereiche der kgl. Freistadt Pozsony (Pressburg) von der Firma Lindheim & Comp. in Wien im Vereine mit der Firma Ganz'sche Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest und Leobersdorf erbauten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99) statt. Die vom Vorplatze des Bahnhofes der Station Pozsony der donaulinksuferseitigen Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest und deren Linie Pozsony—Nagy-Szombat (Tyrnau)—Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) ausgehende und sich mit Zweiglinien im Bereiche der Stadt mit Benützung der Hauptstrassenzüge verbreitende Hauptlinie verbindet erstere mit dem Bahnhofe Pozsony-Ujváros der Linie der Transdanubischen Localbahnen Pozsony-Ujváros — Szombathely (Steinamanger) des Staatsbetriebes und mit der Donau-Dampfschiffahrts-Station Pozsony. Nachdem die Einrichtung des Central-Stromerzeugungs-Etablissements, der Bau der Linien und die Beschaffenheit der Fahrbetriebsmittel entsprechend befunden wurden, ist die Betriebseröffnung für den 27. August anberaumt worden.

Localbahn Baranya-Szent-Lörincz—Baranya-Sellye—Nasics. (Betriebsübergabe.) Die in Fortsetzung der bereits dem Betriebe übergebenen Theilstrecke Baranya-Szent-Lörincz—Baranya-Sellye nunmehr ausgebaute restliche Theilstrecke Baranya-Sellye—Nasics der Localbahn Baranya-Szent-Lörincz—Baranya-Sellye—Nasics wird mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen Cadjavica, Novkovci, Bakovica, Miklós, Orahovica, Fericanci, Avra-Zaláta und Nasics und den für den Personen- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichteten Haltestellen Medinci-Senkovac und Pribisevac bereits in nächster Zeit dem Verkehre übergeben werden. Die genannte Linie wird der südlichen Betriebsleitung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Zágráb (Agram) zugetheilt; sie verbindet die Strecken Barcs—Baranya-Szent-Lörincz — Pécs (Fünfkirchen)—Üszög des Staatsbetriebes und Uj-Dombovár — Baranya-Szent-Lörincz — Pécs—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der Linie Eszék—Nasics—Pleternica (—Pozsega)—Uj-Kapella—Batrina des Staatsbetriebes und wird Anschluss an die Flügelbahn Terezovac-Suhopolje—Slatina der im Betriebe der Südbahn stehenden Linie Barcs—Terezovac-Suhopolje—Pakrácz-Lipik erhalten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Station Tófey für den gesammten Verkehr.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass am 25. August die bisher nur für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Tófey der in ihrem Betriebe stehenden Linie Kis-Czell—Csáktornya der Transdanubischen Localbahnen für den gesammten Verkehr eröffnet wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate Juni.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juni vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	5
	in Stationen	22
Zusammenstösse	auf freier Bahn	—
	in Stationen	11
sonstige Betriebsunfälle		119
	zusammen	157

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	4	13
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	18	63
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	1	—
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	17	12
zusammen	40	88

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen	—	4
Verwaltungsbezirk der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction in Breslau	1	—
„ Cassel	—	1
„ Köln a. Rh.	—	2
„ Danzig	—	1
„ Elberfeld	—	1
„ Essen	2	—
„ Hannover	—	1
„ Magdeburg	—	1
„ St. Johann-Saarbrücken	—	2
königlich Württembergische Staatseisenbahnen	1	—
wie vor	4	13

Bei den Betriebsunfällen wurden
23 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
79 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 35.752 km . . . 152 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2434 km . . . 5 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	235	158
bei den Privatbahnen	487	223

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:

bei den Staatsbahnen
- die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Elberfeld und in Berlin und
- die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen;

bei den Privatbahnen
- die Lübeck-Büchener Eisenbahn,
- die Saalbahn und
- die Hessische Ludwigs-Bahn.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro August 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	6515·27	1921·30	2935·15	5501·42
Roggen	850·19	308·80	104·15	1054·84
Gerste	293·89	—	—	293·89
Hafer	388·85	208·67	351·82	245·70
Mais	2342·63	101·30	101·37	2342·56
Mehl	989·46	204·—	153·70	1039·76
Wein	6170·50	261·98	797·25	5635·23
Verschiedene . . .	972·79	410·09	479·61	903·27
Zusammen .	18523·58	3416·14	4923·05	17016·67
Versicherungswerth	310.730	27.420	76.350	261.800

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	30	4	9	25
Versicherungswerth .	135.645	10.300	74.190	71.755
Abgesondert übertragene Warrants . .	6	—	—	6
Versicherungswerth .	10.000	—	—	10.000
Lombardbetrag . . .	4.050	—	—	4.050

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate August 1895.

Artikel	Lager am 1. August	Eingang	Ausgang	Lager am 31. August
	Metercentner			
Weizen	1627	608	806	1429
Roggen	521	—	—	521
Gerste	1247	—	80	1167
Hafer	7268	509	2802	4975
Malz	589	402	263	728
Mais	909	701	934	676
Diverse	4307	1503	880	4930
Total . .	16468	3723	5765	14426

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat August 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten August 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten August 1895
		vom ersten bis letzten August		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	79.996	13.188	22.649	70.535
Darunter wichtige Waaren:				
Dextrin	3.060	—	50	3.010
Wein	4.931	2.815	9.086	4.660
Zucker	45.670	6.551	13.020	39.201
Spiritus	3.495	—	496	2.999
Diverse	22.840	3.822	5.997	20.665
Assecuranzwerth . . fl.	2,752.246	545.138	901.365	2,396.019

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten August 1895
		vom ersten bis letzten August		
Lagerscheine:				
Stück	63	3	4	62
Versicherungswerth . fl.	122.375	6.000	6.200	122.175
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	46.000	—	3.700	42.300

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat August 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten August 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten August 1895
		vom ersten bis letzten August		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	57.861	11.540	14.887	54.514
Darunter wichtige Waaren:				
Korn	17.362	100	974	16.488
Mais	34.393	6.792	10.462	30.723
Reps	—	4.264	35	4.229
Diverse	6.106	384	3.416	3.074
Assecuranzwerth . . fl.	416.040	85.690	104.650	397.080

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten August 1895	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten August 1895
		vom ersten bis letzten August		
Lagerscheine:				
Stück	—	1	1	—
Versicherungswerth . fl.	—	3.770	3.770	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag VI zur Tarifübersicht.

Zur Uebersicht der Personen-, Gepäck- und Gütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1895 gelangt der Nachtrag VI, enthaltend die bis 1. September 1895 eingetretenen Aenderungen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von je 10 kr. bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 2. September 1895. [640]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung von Ueberfuhrsgebühren in Fürstenfeld.

Die im „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" vom 21. November 1885, Nr. 135, Seite 2035, für die Ueberführung von Frachtgütern ab Fürstenfeld Station nach Fürstenfeld Fabrik oder umgekehrt enthaltenen Gebühren treten mit 31. October 1895 ausser Kraft.

Wien, am 3. September 1895. [641]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu dem Ausnahmetarif für Eicheln vom 1. Jänner 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 tritt der Nachtrag I zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Eicheln vom 1. Jänner 1892 in Kraft.

Derselbe enthält die Aufhebung der Frachtsätze für Ulm (Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen).

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 3. September 1895. [642]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erstellung von besonders ermässigten Tarifen für den Transport von Gütern aller Art mit der Bestimmung für die Millenniums-Ausstellung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Erstellung besonders ermässigter Tarife zu Gunsten jener Sendungen (Industrieerzeugnisse, Rohproducte aller Art, Baumaterialien aller Art etc.) beschlossen, welche, ohne Unterschied der Provenienz, für die Budapester Millenniums-Ausstellung sowohl als Ausstellungsobjecte, als auch zur Herstellung der diversen Bauobjecte nachweisbar bestimmt sind, und wird derzeit bei den kgl. Ungar. Staatsbahnen an der Ausgabe eines separaten Ausstellungs-Eisenbahntarifes für die zur Millenniums-Ausstellung bestimmten, bezw. von dort zurückgesendeten Güter gearbeitet. Dieser Tarif wird nicht nur für Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Localbahnen erstellt, sondern wird alle ungarischen Eisenbahnstationen, also auch diejenigen der Kaschau-Oderberger Bahn, Arad-Csanáder Bahn etc., umfassen. Die Einheitssätze dieses Tarifes wurden vom Handelsminister festgestellt und gleichzeitig angeordnet, dass mit Rücksicht darauf, dass bereits dermalen Ausstellungsgüter, bezw. Baubestandtheile zur Beförderung gelangen, dieser Tarif im Rückvergütungswege zur Anwendung gelangen soll.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895. Für den Güterverkehr der im Herbst 1895 zur Eröffnung gelangenden Localbahn-Theilstrecke Breitengüssbach — Ebern kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895 zur Anwendung.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in der Weise zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station Breitengüssbach

für die Haltestelle Baunach . . . . 4 km
„ „ „ Reckendorf . . . 8 „
„ „ „ Rentweinsdorf . . 14 „
„ „ „ Ebern . . . . . 19 „

angestossen werden.

Nachstehend wird der Kilometerzeiger für die im Herbst 1895 zur Eröffnung kommende Localbahn-Theilstrecke Breitengüssbach—Ebern bekanntgegeben.

Von und nach	Breitengüssbach	Baunach	Reckendorf	Manndorf	Rentweinsdorf	Ebern
	Kilometer					
Breitengüssbach (Station) . .	.	4	8	11	14	19
Baunach (Haltestelle)	4	.	4	7	10	15
Reckendorf (Haltestelle) . .	8	4	.	3	6	11
Manndorf (Halteplatz) . . .	11	7	3	.	4	8
Rentweinsdorf (Haltestelle) .	14	10	6	4	.	5
Ebern (Haltestelle)	19	15	11	8	5	.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. Verkehr nach den Seehafenstationen. (Neuer Ausnahmetarif für Weizen, Malz, Mühlenerzeugnisse etc.) Mit dem 1. October tritt im Verkehr nach den Seehafenstationen im Gruppen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen ein neuer Ausnahmetarif für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer; Hülsenfrüchte; Raps- und Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnisse und Kaffeeersatzmittel, aus Getreide oder Mühlenerzeugnissen hergestellte, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verkehrsbureaux der kgl. Eisenbahn-Directionen Auskunft.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neuer Transittarif nach der Ostschweiz.) Der vom 1. März 1887 an giltige Transittarif für die Beförderung von Getreide, Baumwolle, Fellen, Häuten u. s. w. belgischer und holländischer Herkunft ab Mannheim, Ludwigshafen a. Rh., Frankfurt a. M., Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Kastel, Mainz und Gustavsburg nach der Ostschweiz tritt voraussichtlich mit dem 30. September ausser Kraft und wird durch einen neuen Transittarif ersetzt. Der neue Tarif weist neben zahlreichen Frachtermässigungen auch kleine Frachterhöhungen auf; im Uebrigen ist derselbe beschränkt auf Frachtsätze für Getreide und rohe Baumwolle. Die seitherigen Frachtsätze für Felle, Häute, Schmalz (Schweinefett), Talg, Thran, Häringe, Gambir, Katechu, Farbholzextract und Reis treten somit ohne Ersatz ausser Kraft; das Gleiche ist der Fall bezüglich der seitherigen Frachtsätze für Baumwolle im Verkehre mit Rorschach und Zweidlen. Soweit Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die Taxen des Transittarifes vom 1. März 1887 noch bis einschliesslich 31. October in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbureau der General-Direction der grossh. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1337	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämmtlichen cisleithanischen Stationen	Pörtschach am See	Sendungen müssen nachweislich zum Bau und zur Einrichtung der in Pörtschach am See abgebrannten Restauration und Villa bestimmt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Variabel	50% Nachlass vom Normaltarife, mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10000 kg, soferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1338	Kaiser Ferdinands-Nordbahn								kr.	kr.	kr.			
			1. Zuckerrüben	Ottendorf bei Troppau	Freiheitau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) ad 1. und eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg) ad 2. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. October 1895 bis Ende September 1896	Localtarife	12·6	9·9	2·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Schönstein					14·6	12·4	2·2			
				Mladetzko					16·6	14·9	1·7			
			2. Rübenschnitze	Freiheitau	Ottendorf bei Troppau				10·7	8·0	2·7			
					Schönstein				12·7	10·5	2·2			
					Mladetzko				14·7	13·0	1·7			

Eine gegenseitige Ergänzung der nebenbezeichneten Minimalquantitäten ist nicht zulässig. Wird eventuell nur das Minimal-Verfrachtungsquantum für Zuckerrüben und nicht auch jenes für Rübenschnitze, oder umgekehrt nur das Minimal-Verfrachtungsquantum für Rübenschnitze und nicht zugleich auch das für Zuckerrüben nachgewiesen, so werden weder die beförderten Zuckerrübensendungen noch die expedirten Rübenschnitzetransporte bonificirt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1339	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahn-Materialien und Requisiten, sowie Inventargegenstände	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen (exclusive der etwa dazwischen liegenden Linien fremder Bahnen, sowie jener der Abschnitte B bis G des besagten Theil II, Heft 1)	Čerčan-Pisely, bezw. Modřan	Bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte bei Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Localbahn Čerčan-Modřan mit der Abzweigung Měchenic-Dobřiš bestimmt sein und mit nach Čerčan-Pisely, bezw. Modřan lautenden Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin erscheint, zur Beförderung gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50% von den jeweils in dem Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Ziffer VII enthaltenen normalen Frachtsätzen, jedoch unter Wahrung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 Kreuzer pro 100 kg und jedes Kilometer, sowie eines Minimal-Frachtsatzes von 4 Kreuzern pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen längstens bis Ende Februar 1896 zu bewirkende Vorlage der auf die Bauunternehmung der Localbahn Čerčan-Modřan mit der Abzweigung Měchenic-Dobřiš als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht mehr zurückgestellt werden. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	Eine Cedirung dieser Begünstigung Seitens der Bauunternehmung an dritte Personen ist nicht zulässig und wird bahnseits nicht anerkannt

1340 — K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Vom 10. September 1895 an bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895, findet der im Verordnungs-Blatte Nr. 85 vom 23. Juli 1895, sub Post Nr. 1129, für Ziegel aus feuerfestem Thon ab Třemoschna—Nussdorf transit mit der Bestimmung nach Budapest publicirte ermässigte Frachtsatz von 40 kr. pro 100 kg auf denselben Artikel unter Einhaltung der gleichen speciellen Bedingungen auch bei Aufgabe nach anderen ungarischen Stationen, welche ausschliesslich via Nussdorf instradiren, Anwendung.

1341 — K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

In Nr. 29 dieses Blattes vom 7. März 1895 sind in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" folgende Bestimmungen einzusetzen, und zwar:

a) In der fortlaufenden Nummer 451 (Seite 457):
„Auf Sendungen **englischer** Provenienz findet diese Frachtbegünstigung **keine** Anwendung".

b) In der fortlaufenden Nummer 453 (Seite 458):
„Die Abfertigung der Sendungen muss rücksichtlich Passau—Wien im Localgüter-Verkehre der k k. österr. Staatsbahnen erfolgen."

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Es gelangt hiemit die während fünf auf einander folgender Jahre ab Frühjahr 1896 durchzuführende Imprägnirung von Schwellen und anderen Hölzern zur Ausschreibung im Offertwege.

Für diese Imprägnirung, welche entweder mit Chlorzink allein oder mit Chlorzink und einem Zusatz von carbolsäurehältigem Theeröl auszuführen ist, sind ausser diversen Bauhölzern vorgesehen:

1. für den Bedarf der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Linz, Villach, Triest und Innsbruck per Jahr im Durchschnitt ca. 350.000 Stück, zusammen ca. 1,750.000 Stück Schwellen;
2. für den Bedarf der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Wien, Prag und Pilsen per Jahr im Durchschnitt ca. 350.000 Stück, zusammen ca. 1,750.000 Stück Schwellen;
3. für den Bedarf der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Olmütz, Lemberg und Stanislau per Jahr im Durchschnitt ca. 200.000, zusammen ca. 1,000.000 Stück Schwellen.

Die Imprägnirung dieser Schwellen und Hölzer soll, soweit nicht bestehende, am Netze der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gelegene, stabile Anstalten in Frage kommen, ausschliesslich in ambulanten Anstalten des Unternehmers vorgenommen werden.

Die Offerte sind entweder auf die gesammte zur Ausschreibung gelangende Imprägnirung oder auf den ganzen Bedarf der einzelnen angeführten Gruppen zu beziehen.

Die diesbezüglich aufgestellten, massgebenden besonderen Bedingnisse und Vorschriften, betreffend die Imprägnirung von Bahnschwellen und sonstigen Hölzern, dann die allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen, die besonderen Bedingnisse für die Lieferung von Oberbauschwellen erliegen bei der Fachabtheilung für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien, wo dieselben, sowie auch Offertformularien bezogen werden können.

Zur Offertstellung ist sich der hiefür gedruckten Offertformularien zu bedienen, und sind diese in allen Punkten sorgfältig auszufüllen, unter Angabe der eigenen Adresse zu fertigen und gestempelt in geschlossenen und versiegelten, mit der Aufschrift „Offert für Imprägnirung von Schwellen und Hölzern“ versehenen Couverts längstens bis 25. September 1895, 12 Uhr Mittags, beim Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien, Fünfhaus, Administrationsgebäude, einzubringen.

Das vorher bei der Hauptcasse der genannten General-Direction in der Höhe von 5000 fl. zu erlegende Vadium kann in Baarem oder in solchen Effecten bestehen, welche von der k. k. priv. österr.-ungar. Bank zur Belehnung zugelassen werden, wobei Effecten nur mit 90 pCt. des börsenmässigen Courswerthes berechnet werden.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der k. k. General-Direction in Wien, Fachabtheilung für Bau und Bahnerhaltung, stattfinden, und es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung beizuwohnen.

Die Offerenten haben durch sechs Wochen, vom Tage des Einreichungstermines an gerechnet, mit ihrem Angebote im Wort zu bleiben.

Im Falle des Zuschlages bildet das erlegte Vadium die Caution, eventuell ist dasselbe im Sinne des § 17 der allgemeinen Bedingnisse entsprechend zu ergänzen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche entweder derlei Arbeiten bereits ausgeführt haben oder sonst in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen, und behält sich die k. k. Staatsbahn-Verwaltung vor, eingebrachte Offerte ganz, theilweise oder gar nicht zu acceptiren. Offerte, welche den aufgestellten Bedingungen nicht entsprechen, oder sich auf ein anderes als das in den besonderen Bedingnissen der k. k. Bahnverwaltung beschriebene Imprägnirungsverfahren beziehen, werden nicht berücksichtigt.

Wien, im August 1895.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 106. **Wien, 10. September 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Schwarzenau-Zwettl".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung der Stadtgemeinde Zwettl als Concessionärin der Localbahn von Schwarzenau nach Zwettl die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Schwarzenau-Zwettl" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 24. August 1895. — Z. 24.931. H.-M.-Z. 51.330.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Triest über Pirano nach Canfanaro.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Baurathe Jakob Antonelli im Vereine mit dem Ingenieur Julius Dreossi in Cervignano die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige Localbahn (Dampftramway) von Triest über Pirano, Montona und Parenzo zur Station Canfanaro der Staatsbahnlinie Divacca—Pola im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 8. August 1895. Z. 45.454.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von Liebenau nach Böhmisch-Aicha.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Kremenezky, Mayer & Comp., Fabrik für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Liebenau der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Böhmisch-Aicha im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 30. August 1895. Z. 47.695.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Peggau nach Kleinthal.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Procuristen der Firma Franz Paschernegg in Kleinthal, Edmund Schiller, mit dem Erlasse vom 2. Februar 1895, Z. 2497 (Verordnungs-Blatt Nr. 20 vom 14. Februar 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Station Peggau der Südbahnlinie Wien—Graz über Deutsch-Feistritz, Waldstein und Uebelbach nach Kleinthal auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 9. August 1895. Z. 45.210.

Eisenbahnverkehr im Monate Juli 1895

und Vergleich der Einnahmen der ersten sieben Monate 1895 mit jenen der gleichen Periode 1894.

Im Monate Juli 1895 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate Juli 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 16,528.186 Personen und 9,047.198 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 29,876.307 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1007 fl. — Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 15,634.549 Personen und 8,473.893 t Güter 29,738.262 fl. oder per Kilometer 1029 fl., daher resultirt für den Monat Juli 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2·1 pCt.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 86,302.261 Personen und 60,966,146 t Güter, gegen 81,394.868 Personen und 58,906.294 t Güter im Jahre 1894, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 188,339.724 fl., im Vorjahre auf 191,040.513 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres 29.660 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.774 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1895 auf 6350 fl., gegen 6639 fl. im Vorjahre, das ist um 289 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1895 auf 10.886 fl., gegen 11.381 fl. im Vorjahre, das ist um 495 fl., mithin um 4·4 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten sieben Monate 1895 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1895 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. K. k. Staatsbahn Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn)	81.168
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	56.731
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	33.992
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	30.485
5. Leoben-Vordernberger Bahn	24.900
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23.049
7. Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	22.817
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.082
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.492
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	17.726
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.212
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.005
13. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.028
14. Böhmische Nordbahn	13.045
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.880
16. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.706
17. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.433
18. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.428
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.179
20. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	9.761
21. Eisenbahn Wien-Aspang	8.287
22. Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.110
23. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.484
24. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.146
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.462
2. Localbahn Swoleňowes-Smečna	19.407
3. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	17.057
4. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.345
5. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	13.524
6. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	12.806
7. Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11.295
8. Stauding-Stramberger Localbahn	10.805
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	10.014
10. Kuttenberger Localbahn	9.266
11. Bozen-Meraner Bahn	9.197
12. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.084
13. Neutitscheiner Localbahn	8.026
14. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	7.894
15. Budapester Localbahnen	7.337
16. Localbahn Dolina-Wygoda	7.299
17. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	6.897
18. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	5.969
19. Localbahn Innsbruck-Hall i. T (Dampftramway)	5.849
20. Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	5.846
21. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges.	5.407
22. Localbahn Petroszény-Lupény	5.389
23. Gölnitzthal-Bahn	4.684
24. Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.351
25. Poprádthal-Bahn	4.301
26. Unterkrainer Bahnen	4.174
27. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4.064
28. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	3.840
29. Bukowinaer Localbahnen	3.744
30. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.691
31. Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	3.686
32. Ungthal-Bahn	3.604
33. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.578
34. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.408
35. Eisenbahn Vinkovce-Brčka	3.360
36. Kremsthal-Bahn	3.297
37. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.273
38. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	3.233
39. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.153
40. Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.127
41. Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.086
42. Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.885
43. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.865
44. Számosthal-Bahn	2.756
45. Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.695

46.	Háromszéker Localbahnen	2.683
47.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.654
48.	Zagorianer Bahn	2.633
49.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.625
50.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.622
51.	Localbahn Eperies-Bartfeld	2.621
52.	Torontaler Localbahnen	2.606
53.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.585
54.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.511
55.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.496
56.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.486
57.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.428
58.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.424
59.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.397
60.	Localbahn Asch-Rossbach	2.366
61.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.357
62.	Localbahn Kaschau-Torna	2.326
63.	Localbahn Zsebely-Csakovár	2.304
64.	Mühlkreis-Bahn	2.287
65.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	2.275
66.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.232
67.	Localbahn Plan-Tachau	2.229
68.	Terret-Kowásznaer Localbahn	2.176
69.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.175
70.	Localbahn Auspitz	2.055
71.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.030
72.	Localbahn Wotic-Selčan	2.018
73.	Steyrthal-Bahn	2.016
74.	Böhmische Commercialbahnen	2.009
75.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.997
76.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	1.971
77.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.953
78.	Slavonische Localbahn	1.939
79.	Mährische Westbahn	1.901
80.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.870
81.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.830
82.	Biharer Vicinalbahnen	1.829
83.	Löcsethal-Bahn	1.824
84.	Csetnekthal-Bahn	1.814
85.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.779
86.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.757
87.	Muranythal-Bahn	1.743
88.	Szilágysager Eisenbahn	1.741
89.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.644
90.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.607
91.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.606
92.	Welser Localbahn	1.601
93.	Gailthal-Bahn	1.593
94.	Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.593
95.	Zsitvathal-Bahn	1.593
96.	Székler Eisenbahn	1.565
97.	Kolomeaer Localbahnen	1.500
98.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.480
99.	Murthal-Bahn	1.474
100.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.457
101.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.440
102.	Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma	1.394
103.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.394
104.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.383
105.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.375
106.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.330
107.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.278
108.	Localbahn Körös-Belovár	1.241
109.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.207
110.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.147
111.	Felek-Fogaraser Localbahn	1.118
112.	Békéser Comitatsbahnen	1.106
113.	Localbahn Versec—Kubin-Dunapart	1.083
114.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.075
115.	Localbahn Steinamanger-Rum	1 053
116.	Matraer Vicinalbahnen	1.051
117.	Friauler Localbahn	1.027
118.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	976
119.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	975
120.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	972
121.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	916
122.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	909
123.	Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	867
124.	Békés-Csánader Localbahn	794
125.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	669
126.	Localbahn Borossebes-Menyháza	630
127.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	629
128.	Localbahn Warasdin-Golubovec	567
129.	Taraczthal-Bahn	158

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sieben Monaten 1895 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	14·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	6·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	5·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·1
Böhmische Nordbahn	2·7
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	2·2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	1·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	0·3
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·2

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	157·3
Localbahn Haraszti-Ráczkev	52·8
Localbahn Zsebely-Csakovár	43·7
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	40·6
Localbahn Petroszény-Lupény	29·6
Localbahn Ruma-Vrdnik	28·9
Localbahn Kaschau-Torna	28·6
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	19·6
Localbahn Swoleňowes-Smečna	18·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	17·8
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	17·4
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	14·5
Békés-Csánader Localbahn	14·3
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	14·1
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	12·8
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	12·4
Budapester Localbahnen	12·1
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	10·9
Localbahn Wodňan-Prachatitz	10·5
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	10·5
Slavonische Localbahn	10·1

	%
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	9·8
Localbahn Strakonitz-Winterberg	9·7
Számosthal-Bahn	9·5
Localbahn Vinkovce-Brčka	8·6
Kremsthal-Bahn	8·5
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	8·2
Bozen-Meraner Bahn	8·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	7·8
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	7·7
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	7·5
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	7·4
Poprádthal-Bahn	7·0
Bihárer Vicinalbahn	6·9
Haromszéker Localbahnen	6·9
Localbahn Eperies-Bartfeld	6·6
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	6·6
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	6·2
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·1
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	6·0
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	5·9
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	5·8
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5·6
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	5·4
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	5·4
Localbahn Budapest-Lajosmizse	5·1
Felek-Fogaraser Localbahn	5·0
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	4·9
Székler Eisenbahn	4·9
Localbahn Mösel-Hüttenberg	4·7
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	4·6
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·6
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	3·9
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	3·8
Neutitscheiner Localbahn	3·7
Kuttenberger Localbahn	3·6
Löcsethal-Bahn	3·5
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	3·1
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2·5
Szilágysager Eisenbahn	2·5
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	2·4
Localbahn Warasdin-Golubovec	2·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	2.3
Vicinalbahn Száthmár—Nagybánya	1·9
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1·2
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	0·4

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sieben Monaten 1895 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	0·2
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·3
K. k. Staatsb. Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn	0·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0·5
Eisenbahn Wien-Aspang	0·6
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	0·7
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	2·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	2·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·6
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	5·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	7·0
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	7·3
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7·4
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	17·3

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Mühlkreis-Bahn	0·1
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	0·7
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1·1
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1·4
Gölnitzthal-Bahn	1·5
Ungthal-Bahn	1·7
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2·3
Torontaler Localbahnen	2·9
Localbahn Asch-Rossbach	3·4
Localbahn Dolina-Wygoda	4·6
Mährische Westbahn	4·7
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	4·8
Steyrthal-Bahn	4·9
Stauding-Stramberger Localbahn	5·6
Localbahn Gleisdorf-Weiz	5·8
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	5·9
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	6·7
Mezötur-Turkever Eisenbahn	7·0
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	7·5
Zagorianer Bahn	7·5
Böhmische Commercialbahnen	7·6
Welser Localbahn	7·7
Matraer Vicinalbahnen	7·7
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	7·7
Terret-Kowasznaer Localbahn	8·3
Bukowinaer Localbahnen	8·7
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8·8
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	9·5
Holics-Gödinger Localbahn	9·6
Muranythal-Bahn	10·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	10·8
Békéser Comitatsbahnen	11·6
Unterkrainer Bahnen	14·1
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	14·5
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	15·3
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	16·2
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	19·1
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	21·3
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	27·8
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	33·7
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	37·4
Kolomeaer Localbahnen	37·9
Localbahn Borossebes-Menyháza	39·9
Friauler Bahn	46·9
Taraczthal-Bahn	80·9

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Juli 1895 gegen das Vorjahr erzielte Mehreinnahme erscheint durch den stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe und nach dem Auslande, ferner durch den aussergewöhnlichen Personenverkehr in der letzten Decade aus Anlass des die Stadt Brüx betroffenen Unglückes begründet.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des laufenden Jahres für die Periode Jänner—April definitiv, ab Mai jedoch provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat Juli 1895 ausgewiesene Mehreinnahme im Personenverkehre gründet sich auf Zunahme der Anzahl von Reisenden, während der Ausfall in der Gütereinnahme in dem Mehrtransport von geringer tarifirenden Gütern gelegen ist.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Juli 1895 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 10.940, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 18.740, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 7800, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 12.879, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1521, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 14.400 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem schwächeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern, die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B resultirt aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner bis März 1895 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, exclusive der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, ergibt sich für den Monat Juli 1895, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 16.564 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 23.704 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 79.164 t mit einer Mehreinnahme von fl. 288.639.

Die gesammte Mehreinnahme beträgt somit fl. 312.343.

Die im Personenverkehre ausgewiesene Mehrfrequenz und Mehreinnahme vertheilt sich mit einer Mehrfrequenz von 9116 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 21.266 auf die westlichen Linien und mit einer Mehrfrequenz von 7448 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 2438 auf die in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien.

Der Personenverkehr wurde durch das im Monate Juli 1895 anhaltend günstige Reisewetter gefördert.

Die im Güterverkehre ausgewiesene Mehrbeförderung von 79.164 t mit einer Mehreinnahme von fl. 288.639 vertheilt sich mit einer Mehrbeförderung von 71.045 t und einer Mehreinnahme von fl. 251.434 auf die westlichen Linien und mit einer Mehrbeförderung von 8119 t und einer Mehreinnahme von fl. 37.205 auf die Linien in Galizien und der Bukowina.

Die Mehrbeförderung und Mehreinnahme im Güterverkehre auf den westlichen Linien haben ihre Ursache im lebhafteren Localverkehre im Allgemeinen und im Besonderen in der Transportzunahme nachstehend genannter Artikel, und zwar:

Baumaterialien aller Art	35.680 t
Holz „ „	22.790 t
Petroleum	4.490 t
Diverse Güter	17.260 t

Im Verkehre mit dem Auslande ist gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Transportabnahme bei Getreide um 29.140 t zu verzeichnen.

Die Mehrbeförderung und Mehreinnahme im Güterverkehre auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist gleichfalls auf den lebhafteren Localverkehr zurückzuführen, während der Getreideverkehr aus Rumänien und Russland im Vergleiche zu der Frequenz desselben Monates des Vorjahres einen Rückgang von 23.170 t aufweist.

Böhmische Westbahn. Im Personenverkehre wurde gegenüber den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres eine Minderfrequenz von 3846 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 1871 erzielt; im Güterverkehre ist eine Minderbeförderung von 11.070 t mit einem Einnahmenausfalle von fl. 3720 zu verzeichnen.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Im Personenverkehre wurde, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, eine Mehrfrequenz von 7672 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 1476 erzielt; der Güterverkehr ergibt, bei einer Minderbeförderung von 2462 t, eine Mehreinnahme von fl. 3667.

Die erzielte Mehreinnahme ist dem Transporte höher tarifirender Artikel zuzuschreiben.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen resultirt eine Mehrfrequenz von 14.413 Personen und eine Mehrbeförderung von 73.456 t mit einer Mehreinnahme von fl. 24.171 für Reisende und einer Mehreinnahme von fl. 310.519 für Güter, so dass das finanzielle Gesammtergebniss des Berichtsmonates ein Mehrerträgniss von fl. 334.690 ergibt.

Bodensee-Dampfschiffahrt. Im Monate Juli 1895 wurden 25.170 Personen und 8318 t Güter befördert. Vereinnahmt wurden für Personen fl. 12.557 und für Güter fl. 7046, daher im Ganzen fl. 19.603, gegen fl. 19.149 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Juli 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze gegenüber derselben Zeitperiode des Vorjahres eine Abnahme der Frequenz um 33.206 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 15.090 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1894, eine Zunahme des Frachtquantums um 35.903 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 49.226.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Mehl und Mahlproducten . . .	um	245·8 t
„ Zucker, raffinirt	„	1.631·6 t

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1895	1894	Im Monate Juli 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.935	7.840	4,651.928	2,071.881	3,034.863	5,309.024	8,343.887	1.052	8,031.992	1.024	+ 2·7	7.935	7.840
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	7.279	7.137	804	2.536	3.340	223	4.723	315	— 29·3	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	17.506	45.812	8.380	68.289	76.669	436	80.129	455	— 4·2	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	8.255	. . . .	5.841	5.841	730	5.739	717	+ 1·8	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5 372	2.658	1.620	3.992	5.612	281	5.578	279	+ 0·7	20	20
Friauler Bahn	17	11	6.447	445	1.317	546	1.863	110	1.635	96	+ 14·6	17	2
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	9.170	1.836	1.803	2 386	4.189	107	3.562	91	+ 17·6	39	39
Gailthal-Bahn	31	. . .	5.094	1.100	1.771	2.495	4.266	138	. . . .	. . .	. . .	31	. . .
Gleisdorf-Weiz	15	15	7.296	3.113	2.142	2.685	4.827	322	4.219	281	+ 14·6	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3 886	4.381	561	4.736	5.297	161	7.128	216	— 25·5	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	20.723	8.011	10.989	7.823	18.812	211	20.611	232	— 9·1	89	89
Mährische Westbahn	90	90	12.148	8.970	4.206	13.510	17.716	197	24.075	268	— 26·5	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.282	7.133	243	2.140	2.383	477	2.110	422	+ 13·0	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	. . .	12.831	2.646	4.920	5.792	10.712	141	. . . .	. . .	. . .	76	. . .
Plan-Tachau	13	. . .	3.838	1.207	959	1.721	2.680	206	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.536	8.854	311	2.459	2.770	163	1.481	87	+ 87·4	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	5.430	1.036	1.157	1.245	2.402	240	2.113	211	+ 13·7	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	8.915	3.468	2.671	4.728	7.399	231	7.497	234	— 1·3	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	29.704	18.162	13.927	44.681	58.608	437	45.848	342	+ 27·8	134	82
Vöcklabruck-Kammer	11	11	8.486	2.352	2.388	2.133	4.521	411	3.772	343	+ 19·8	11	11
Welser Localbahn	53	53	16.495	3.171	4.767	3.473	8.240	155	7.688	145	+ 6·9	53	53
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	12.242	17 488	2.415	5.704	8.119	477	9.754	574	— 16·9	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	11.494	2 233	3.246	3.882	7.128	255	5.856	209	+ 22·0	28	28
Wotic-Selčan	17	. . .	3.598	1.109	1.233	1.549	2.782	164	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.148	31.673	222	9.057	9.279	1.160	9.142	1.143	+ 1·5	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.706	6 697	402	5.808	6.210	259	5.705	238	+ 8·8	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.683	4 938	89	2.779	2.868	574	2.078	416	+ 38·0	5	5
Matzleinsdorf - Praterstern (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	217.838	88.983	5.664	46.879	52.543	6.568	53.559	6.695	— 1·9	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	237.211	709.267	60.770	419.753	480.523	4.758	419 562	4.154	+ 14·5	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	254.927	168.078	115.298	269.316	384.614	1.202	388.201	1.213	— 0·9	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	94.912	186.555	80.110	228.051	308.161	1.657	315.961	1.699	— 2·5	186	186
Linie lit. B	236	236	186.478	266.125	155.216	335.682	490.898	2 080	476.498	2.019	+ 3·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	47.378	56.067	17.364	108.615	125.979	1 384	124.518	1.368	+ 1·2	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	910.019	990.958	657.032	2,117.184	2,774.216	2.678	2,808.352	2.711	— 1·2	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	89.003	32 427	19.913	30.579	50.492	195	54.532	211	— 7·6	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	62.786	81 856	30.795	153.448	184.243	2.879	168.111	2 618	+ 9·6	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	12.450	50.965	3.548	27.934	31.482	2.099	27.377	1 825	+ 15·0	15	15

Vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
													a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
23,082 437	13,815.243	13,547.002	36,009.662	49,556.664	6.245	13,149.422	36,169.328	49,318.750	6.291	— 0·7	10.706	10.785	
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
40.761	44.469	4.453	16.240	20.693	1.380	4.539	16.892	21.431	1.429	— 3·4	2.366	2 450	Asch-Rossbach
105.032	223.897	49.027	335.409	384.436	2.184	52.924	368.073	420.997	2.392	— 8·7	3.744	4.101	Bukowinaer Localb.
. . . . .	43.285	. . . .	34 067	34.067	4.258	. . . .	35.718	35.718	4.465	— 4·6	7.299	7.654	Dolina-Wygoda
39.493	15.376	10.992	25.791	36.783	1.839	11.145	28.181	40.326	2.016	— 8·8	3.153	3.456	Fehring-Fürstenfeld
31.723	3.014	6.450	3.737	10.187	599	3.788	725	4.513	1.128	— 46·9	1.027	1.934	Friauler Bahn
59.910	10.909	12.062	14.017	26.079	669	11.916	13.869	25.785	661	+ 1·2	1.147	1.133	Fürstenfeld-Hartberg
30.893	7.793	9.967	18.846	28.813	929	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.593	. . .	Gailthal-Bahn
42.068	18.972	10.875	16.480	27.355	1.824	10.777	18.285	29.062	1.937	— 5·8	3.127	3.321	Gleisdorf-Weiz
22.742	33.946	3.515	25.355	28 870	875	4.913	41.587	46.500	1.409	— 37·9	1.500	2.415	Kolomeaer Localbahnen
116.884	52.690	70.113	78.624	148.737	1.671	74.528	100.971	175.499	1.972	— 15·3	2.865	3.381	Lemberg-Bełzec
72.232	49.845	22.362	77.429	99.791	1.109	22 294	82.485	104.779	1.164	— 4·7	1.901	1.995	Mährische Westbahn
14.528	34.915	1.570	11.121	12.691	2.538	1.557	10.563	12.120	2.424	+ 4·7	4.351	4.155	Mösel-Hüttenberg
74.676	16.584	27.657	37.728	65.385	860	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.474	. . .	Murthal-Bahn
21.506	7.354	5.592	10.005	15.597	1.300	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.229	. . .	Plan-Tachau
14.445	36.530	1.834	24.897	26.731	1.572	1.670	8.717	10.387	611	+ 157·3	2.695	1.047	Potscherad-Wurzmes
28.923	6.991	5.839	8.134	13.982	1.398	5.672	7.517	13.189	1.319	+ 6·0	2.397	2.261	Schwarzenau-Waidhofen
57.768	20.913	16.558	30.021	46.579	1.456	15.833	26.615	42.448	1.327	+ 9·7	2.496	2.275	Strakonitz-Winterberg
190.423	96.396	86.501	239.808	326.309	2.435	65.126	189.967	255.093	2.834	— 14·1	4.174	4 858	Unterkrainer Bahnen
31.903	9.105	7.835	9.003	16.838	1.531	7.530	8.420	15.950	1.450	+ 5·6	2.625	2.486	Vöcklabruck-Kammer
107.755	17.871	29.377	20.137	49.514	934	30.565	23.060	53.625	1.012	— 7·7	1.601	1.735	Welser Localbahnen
66.371	140.283	13.407	44.567	57.974	3.410	14.603	65 668	80.271	4.722	— 27·8	5.846	8.095	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
60.759	11.562	15.156	17.454	32.610	1.165	14.890	14.635	29.525	1.054	+ 10·5	1.997	1.807	Wodňan-Prachatitz
20.968	9.980	7.432	12.574	20.006	1.177	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.018	. . .	Wotic-Selčan
14.803	204.634	1.711	65.234	66.945	6.368	1.463	60.627	62.090	7.761	+ 7·8	14.345	13.305	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
15.545	53 549	3.965	41.293	45.258	1.886	4.037	44 049	48.086	2.004	— 5·9	3.233	3.434	Časlau-Zawratetz
7.646	34.464	1.108	16.302	17.410	3.482	586	14.908	15.494	3.099	+ 12·4	5.969	5.312	Königshan-Schatzlar
918.074	660.041	23.991	354.795	378.786	47.348	20.304	360.053	380.357	47.545	— 0·4	81.168	81.506	Matzleinsdf.-Praterstern (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,207.294	4,925 628	272.377	3,070.045	3,342.422	33.093	256.463	3,282.791	3,539.254	35.042	— 5·6	56.731	60.072	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,349.404	1,142.532	578.371	1,856.744	2,435.115	7.610	562.059	1,808.998	2,371.057	7.410	+ 2·7	13.045	12.703	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
463.192	1.389 558	338.062	1,668.388	2,006.450	10.787	300.218	1,600.067	1,900.285	10.217	+ 5·6	18.492	17.515	Linie lit. A
860.116	1,930.729	546.242	2,626.685	3,172.927	13 445	511.774	2,478.494	2,990.268	12.671	+ 6·1	23 049	21.722	Linie lit. B
262.134	395.675	100.932	759.497	860.429	9.455	100.529	741.120	841.649	9.249	+ 2·2	16.212	15.856	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
5,414.304	6,172.466	3,510.402	14,912.352	18,422.754	17.783	3,389.894	15,526.815	18,916.709	18.259	— 2 6	30.485	31.301	Hauptbahnnetz
512.025	223.665	118.696	209.906	328.602	1.269	116.919	251.544	368 463	1.423	— 10 8	2 175	2.439	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
342.415	556.181	159.882	1,109.144	1,269.026	19.829	148.407	1,051.484	1,199.891	18.748	+ 5·8	33.992	32.140	Oesterr. Strecke
61.089	345.208	15.700	202.160	217.860	14 524	16.010	174.264	190 274	12.685	+ 14·5	24.900	21 744	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1895	1894	Im Monate Juli 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	348.936	252.697	250.935	601.851	852.786	1.358	896.692	1 428	— 4·9	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	156.729	281.689	102.428	469.634	572.062	1.857	514.095	1.669	+ 11·3	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	1,041.057	708 053	645.456	1,529.398	2,174.854	1.592	2,354.675	1.724	— 7·7	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	38.943	26.807	10.584	22.953	33.537	1.016	31.710	961	+ 5·7	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,855.503	388.061	1,250.781	1,972.032	3,222.813	2.130	3,158.106	2.087	+ 2·1	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	75.042	. . . .	11.145	. . . .	11.145	2.786	10.284	2.571	+ 8·4	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	188.048	138.430	71.229	230.420	301.649	1.058	302.932	1.063	— 0·5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	121.950	46.388	39 561	45.693	85.254	958	79.245	890	+ 7·6	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	29.050	61.973	10.340	72.946	83.286	1.281	77.538	1.193	+ 7·4	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	4.915	940	502	622	1.124	161	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Böhmische Commercialbahnen	191	191	30.809	24.302	9 142	27 063	36.205	190	40.739	213	— 10·8	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	19.894	5.510	12.830	8.454	21.284	687	19.528	630	+ 9·0	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	. . .	2.870	1.195	1.312	3.538	4.850	194	. . . .	. . .	. . .	25	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	4.029	1.327	1.440	2.468	3.908	156	4.923	197	— 20·8	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	29.878	8.491	12.809	11.404	24 213	346	22.157	317	+ 9·1	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.476	2.532	875	1.665	2.522	841	3.098	1.033	— 18·6	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.793	973	4.964	1.805	6.769	282	7.084	295	— 4·4	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	11.870	1.167	7.179	4.765	11 944	206	12.025	207	— 0·5	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.197	4.000	1.831	3.433	5.264	658	5.493	687	— 4·2	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.746	1.250	997	2.396	3.393	226	3.746	250	— 9·6	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.588	1.033	1.068	1.276	2.344	94	2.120	85	+ 10·6	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	14	50.871	13.264	17.837	13.614	31 451	925	21.776	1.555	— 40·5	34	13
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	49.491	2.488	32.048	4.660	36.708	548	36.007	537	+ 2·0	67	67
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.926	28.737	1 559	18.635	20.194	1.122	18.794	1.044	+ 7·5	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	14.550	3.130	5.060	3 900	8.960	187	9.334	194	— 3·6	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.037	22.500	190	18 293	18.483	1.848	16.521	1.652	+ 11·9	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.182	9.148	2.229	11.137	13.366	343	16.633	426	— 19·5	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gobonitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	12.743	4.824	3.938	4.806	8.744	178	8.845	181	— 1·7	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	. . .	3.336	1.645	652	2.580	3 232	404	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	106.607	5.416	10.360	3.453	13.813	1.381	12.159	1.216	+ 13·6	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	45	216 081	353	31.386	605	31.991	762	42.531	945	— 19·4	41	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	83 204	. . . .	8.880	. . . .	8.880	740	8.338	695	+ 6·5	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	167.647	. . . .	14.814	. . . .	14 814	2.116	15.351	2.193	— 3·5	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	. . .	72.546	2.695	5.240	1.050	6.290	1.048	. . . .	. . .	. . .	6	. .
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	135.172	. . . .	11.240	. . . .	11 240	1.873	10.898	1.816	+ 3·1	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	49.550	4.775	9.985	4.299	14.284	1.020	13.314	951	+ 7·3	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	13	47.950	23.750	5.507	10.156	15.663	870	10.922	840	+ 3·6	18	13
Summe	16.395	16.095	11,965.455	6,989.591	6,861.431	14,369.459	21,230.890	1.295	20,916.819	1.380	— 0·4	16.393	16.023

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
1,909.630	1,615.540	1,345.569	4,151.620	5,497.189	8.753	1,358.496	4,285.517	5,644.013	8.987	— 2·6	15.005	15.406	Garantirte Strecken
871.167	1,878.611	518.753	2,909.802	3,428.555	11.132	520.796	2,925.578	3,446.374	11.189	— 0·5	19.082	19.181	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
4,619.040	4,685.062	3,326.218	10,797.732	14,123.950	10.340	3,200.698	11,277.451	14,478.149	10.599	— 2·4	17.726	18.169	Oesterr. Linien
205.237	168.727	54 590	141.365	195.955	5.938	52.793	140.121	192.914	5.846	+ 1·6	10.179	10.022	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
7,694.012	2,746.022	6,064.667	14,070.490	20,135.157	13.310	5,962.682	14,137.946	20,100.628	13.285	+ 0·2	22.817	22.774	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
210.445	. . . . .	31.550	. . . . .	31.550	7.888	30.590	. . . . .	30.590	7.648	+ 3·1	13.524	13.111	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,042.438	929.423	400.849	1,574.201	1,975.050	6.930	382.454	1,534.033	1,916.487	6.724	+ 3·1	11.880	11.528	Südnordd. Verbindgsb.
655.139	214.220	194.210	235.985	430.195	4.834	193.220	239.586	432.806	4.863	— 0·6	8.287	8.337	Wien-Aspang Bahn
168.041	380.065	56.498	475.297	531.795	8.181	55.337	477.509	532.846	8.198	— 0·2	14.028	14.052	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
32.352	8.280	3.468	4.923	8.391	1.199	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.055	. . .	Auspitzer Localbahn
170 066	160.887	47.601	176.303	223.904	1.172	48.947	193.403	242.350	1.269	— 7·6	2.009	2.175	Böhm. Commerialb.
146.708	39.373	96.770	69.536	166.306	5.365	91.661	62.357	154.018	4.968	+ 8·0	9.197	8.517	Bozen-Meraner Bahn
14.259	8.027	6.730	19.974	26.704	1.068	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.830	. . .	Deutschbrod-Humpoletz
20.942	11.490	7.299	20.059	27.358	1.094	7.462	21.854	29.316	1.173	— 6·7	1.874	2.010	Gr.-Priesen-W.-Auscha
155.123	57.354	57.309	77.286	134.595	1.923	56.473	67.648	124.121	1.773	+ 8·5	3.297	3.039	Kremsthal-Bahn
64.932	19.595	6.997	9.221	16.218	5.406	5.843	9.817	15.660	5.220	+ 3·6	9.266	8.948	Kuttenberger Localb.
55 350	6.395	37.383	14.282	51.665	2.153	34.884	13.920	48.804	2.034	+ 5 9	3.691	3.487	Mori-Arco-Riva a. G.
67.750	8.143	41.759	35.632	77.391	1.334	42.634	34.830	77.464	1·336	— 0·1	2.287	2.290	Mühlkreis-Bahn
64.200	34.314	11.649	25.808	37.457	4.682	11 532	24.582	36.114	4.514	+ 3·7	8.026	7.738	Neutitscheiner Localb.
15.131	10.754	4.735	17.036	21.771	1.451	5.115	18.926	24.041	1.603	— 9 5	2.486	2.748	Reichenau a/K.-Solnitz
17 942	5.207	5.999	7.353	13.352	534	6.422	6.419	12.841	514	+ 3·9	916	881	Radkersburg-Luttenbg.
309.626	91.028	107.354	91.288	198.642	5.842	50.655	63.881	114.536	8.810	— 33·7	10.014	15.102	Reichenberg-Gablonz-T.
128 575	14.635	72.805	25.351	98.156	1.465	72.516	23.224	95.740	1.429	+ 2·5	2.511	2.449	Salzkammergut-Localb.
40.456	160.854	9.006	104.450	113.456	6.303	8.104	112.132	120.236	6.680	— 5 6	10.805	11.451	Stauding-Stramberger
85.240	24.655	27.560	28.910	56.470	1.176	29.951	29.418	59.369	1.237	— 4·9	2.016	2.121	Steyrthal-Bahn
12.140	171.434	1.128	112.079	113.207	11.321	1.094	94.486	95.580	9.558	+ 18·4	19.407	16.385	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
40.114	60.321	13.597	73.756	87.353	2.240	13.477	94.479	107.956	2.768	— 19·1	3.840	4.745	Cilli-Wöllan
71.702	31.948	19.370	30.853	50.223	1.025	20.029	30.044	50.073	1.001	+ 2·4	1.757	1.716	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
9.776	10.102	1.918	15.278	17.196	2.150	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.686	. . .	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
533.500	35.545	52.245	22.455	74.700	7.470	52.989	13.256	66.245	6.625	+ 12·8	12.806	11.357	Brünner Localeisenb.-G.
1,149.556	3.634	160.180	4.751	164.931	4.023	206.688	5.043	211.731	4.705	— 14·5	6.897	8.066	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
364.973	. . . . .	40.942	. . . . .	40.942	3.412	39.426	. . . . .	39.426	3.286	+ 3·8	5.849	5.632	Innsbruck-Hall i. T.
997.007	. . . . .	83.553	. . . . .	83.553	11.936	78.747	. . . . .	78.747	11.250	+ 6·1	20.462	19.286	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
504.591	10.428	35.022	4.509	39.531	6.589	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	11.295	. . .	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
743.209	. . . . .	59.702	. . . . .	59.702	9.950	53.855	. . . . .	53.855	8.976	+ 10·9	17.057	15.387	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
140.251	21.734	23.148	21.003	44.151	3.154	23.213	19.968	43.181	3.084	+ 2·3	5.407	5.286	Salzburger Eisenb. u. Tr.
299.254	90.039	34.843	38.475	73.318	4.313	28.044	25.572	53.616	4.124	+ 4·6	7.394	7.070	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
59,392.115	46,476.099	32,699.991	99,420.723	132,120.714	8.060	31,680.182	100,609.490	132,289.672	8.249	— 2·3	13.817	14.141	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1895	1894	Im Monate Juli 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.550	7.488	3,251.000	1,255.500	2,234.700	4,392.700	6,627.400	878	6,914.822	924	— 4·9	7.550	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68	68	22.200	20.400	9.000	24.500	33.500	493	38.134	561	— 12·1	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	13.600	3.100	6.800	6.200	13.000	117	14.057	127	— 7·8	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	7.700	1.900	3.100	2.900	6.000	100	5.883	98	+ 2·0	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	10.000	800	4.000	1.500	5.500	67	5.007	61	+ 9·8	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	5.000	1.700	2.500	2.500	5.000	102	4.372	89	+ 14·6	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	30.000	6.000	12.000	12.000	24.000	182	19.307	146	+ 24·7	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	6.200	4.100	3.100	5.400	8.500	133	8.414	131	+ 1·5	64	64
Csetnekthal-Bahn	24	...	1.600	1.250	500	2.500	3.000	125	....	...	...	24	...
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	13.600	3.100	6.800	6.200	13.000	98	19.428	146	— 32·9	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	8.200	3.600	4.100	4.500	8.600	151	8.598	151	...	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	33	...	3.800	400	1.900	800	2.700	82	....	...	...	33	...
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	5.200	700	2.600	1.400	4.000	77	3.811	73	+ 5·5	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	7.000	5.200	3.500	10.500	14.000	280	12.491	250	+ 12·0	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	17.700	2.500	14.000	5.000	19.000	271	18.920	270	+ 0·3	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	26.000	6.000	8.000	12.000	20.000	169	19.169	162	+ 4·3	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	26.000	8.000	13.000	16.000	29.000	238	27.857	228	+ 4·4	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod	13	...	2.600	100	800	200	1.000	77	....	...	...	13	...
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	4.400	700	2.200	1.300	3.500	109	3.921	122	— 10·6	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1.200	400	500	400	900	75	755	63	+ 19·0	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26	...	1.200	450	600	900	1.500	58	....	...	...	26	...
Kaschau-Torna Localbahn	56	56	11.200	3.600	5.600	5.400	11.000	196	10.351	185	+ 5·9	56	42
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.000	3.000	2.000	4.500	6.500	144	6.336	141	+ 2·1	45	45
Körös-Belovár Localbahn	33	...	4.200	700	2.100	1.400	3.500	106	....	...	...	33	...
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.200	1.300	1.300	1.700	3.000	130	2.863	124	+ 4·8	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	4.600	2.900	2.300	4.200	6.500	73	6.288	71	+ 2·8	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	33	33	4.500	3.400	2.700	4.100	6.800	206	6.650	201	+ 2·5	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	17.000	2.600	6.800	5.200	12.000	94	15.183	119	— 7·5	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.300	550	700	700	1.400	88	1.723	108	— 18·5	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	4.000	2.400	1.600	4.800	6.400	156	7.477	182	— 14·2	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	4.400	2.500	4.000	5.000	9.000	158	8.913	156	+ 1·2	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	4.800	5.200	1.200	6.800	8.000	444	7.344	408	+ 8·8	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	3.200	1.300	1.600	2.000	3.600	103	7.435	212	— 51·4	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	300	2.400	100	2.900	3.000	167	2.180	121	+ 38·0	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	12.600	7.600	6.800	15.200	22.000	180	9.638	196	— 8·1	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.400	2.000	2.200	2.100	4.300	91	4.332	92	— 1·0	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	12.000	3.000	6.000	6.000	12.000	226	12.025	227	— 0·4	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	...	6.000	500	1.500	500	2.000	95	....	...	...	21	...
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	12.000	3.000	6.000	6.000	12.000	200	11.959	199	+ 0·5	60	60
Szekler Bahn	39	39	3.100	2.500	2.500	3.500	6.000	154	5.088	130	+ 18·5	39	39
St.-Lörincz-Szlatina-Nasiczer L.B.	24	...	2.200	2.400	1.100	4.900	6.000	250	....	...	...	8	...
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	37	6.000	700	3.000	1.000	4.000	108	3.674	99	+ 9·1	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.600	4.500	6.000	9.000	15.000	140	16.027	150	— 6·6	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	700	100	300	200	500	16	3.591	112	— 85·7	32	32
Torontáler Localbahnen	182	182	30.000	12.500	15.000	25.000	40.000	220	26.882	147	+ 49·7	182	146
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	32	32	3.300	1.100	2.000	1.500	3.500	109	3.075	96	+ 13·5	32	32
Versec—Kubin-Dunapart	79	...	7.200	1.200	3.600	2.400	6.000	76	....	...	...	79	...
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	2.800	10.000	3.000	12.000	15.000	300	12.385	248	+ 20·9	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.500	900	1.100	1.300	2.400	65	2.262	61	+ 6·5	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	49.000	21.500	22.000	43.000	65.000	219	58.358	196	+ 11·7	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	30.000	8.700	15.000	17.500	32.500	280	31.718	273	+ 2·6	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	9	1.800	300	900	300	1.200	133	1.132	126	+ 5·5	9	9
Zsitvathal-Bahn	41	...	4.500	1.700	1.800	3.400	5.200	127	....	...	...	41	...
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	127.476	188.875	79.473	313.292	392.765	1.023	374.621	976	+ 4·8	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.605	42.534	2.838	49.515	52.353	774	55.276	818	— 5·4	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	52.440	31.186	16.362	42.718	59.080	492	59.241	494	— 0·4	120	120
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	703	177.188	188.804	173.531	435.302	608.833	865	596.732	849	+ 1·9	704	703

Vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
19,063.900	9,190.700	12,068.700	30,922.239	42,990.939	5.694	11,436.583	34,595.316	46,031.899	6.147	— 7·4	9.761	10.538	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
162.400	154.300	68.600	188.618	257.218	3.782	83.003	227.792	310.795	4.571	— 17·3	6.484	7.836	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
129.000	20.950	64.500	42 000	106.500	959	70.052	31.758	101.810	917	+ 4·6	1.644	1.572	Bács-Bodrogher Com. B.
40.100	11.200	16.600	15.200	31.800	530	17.485	12.615	30.100	501	+ 5·8	909	859	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
56.800	7.700	22.800	15.200	38.000	463	20.629	12.560	33.189	405	+ 14·3	794	694	Békés-Csanáder Bahn
28.200	11.200	14.100	17.500	31.600	645	13.557	22.217	35.774	730	— 11·6	1.106	1.251	Békéser Comitatsbahnen
165.500	37.800	66.200	74.700	140.900	1.067	70.388	61.289	131.677	998	+ 6·9	1.829	1.711	Biharer Vicinalbahn
38.800	22.000	19.400	32 300	51.700	807	26.780	22.387	49.167	768	+ 5·1	1.383	1.316	Budapest-Lájosmizse
12.000	10.900	3.400	22.000	25.400	1.058	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.814	. . .	Csetnekthal-Bahn
86.600	24.200	45.200	48.400	93.600	704	51.874	49.298	101.172	761	— 7·5	1.207	1.304	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
55.200	23.800	27.600	31.600	59.200	1.038	30.195	25.935	56.130	985	+ 5·4	1.779	1.689	Debreczin-Hajdu-Nánás
27.600	5.950	13.800	11.800	25.600	776	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.330	. . .	Debreczin—Nagy-Léta
31.200	9.100	15.600	18.300	33.900	652	18.465	13.837	32.302	621	+ 5·0	1.118	1.065	Felek-Fogaraser Bahn
42.700	34.700	20.200	69.800	90.000	1.800	20.147	58.469	78.616	1.572	+ 14·5	3.086	2.695	Gran—Almás-Füzitö
100.900	42.400	81.000	85.000	166.000	2.371	77.947	62.884	140.831	2.012	+ 17·8	4.064	3.449	G. Kikinda-G. Becskerek
87.200	36.900	36.600	74.000	110.600	937	49.930	62.193	112.123	950	— 1·4	1.607	1.629	Grosswardein-B.-Vaskoh
156.600	56.100	78.300	112.700	191.000	1.565	88.932	89.704	178.636	1.464	+ 6·9	2.683	2.509	Háromszéker Localb.
11.900	750	3.350	1.500	4.850	373	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	629	. . .	Hermannst.-N. Disznod
28.200	8.500	14.100	15.900	30.000	937	17.283	11.292	28.575	893	+ 4·9	1.606	1.531	Hermannst.-Rothenthp.
7.800	3.400	3.350	3.450	6.800	567	2.688	3.716	6.404	534	+ 6·2	972	915	Hidegkut-Gyönk-Tamási
7.500	3.200	3.750	6.400	10.150	390	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	669	. . .	Kaposvár-Mocsolad
57.200	31.500	28.600	47.400	76.000	1.357	23.537	20.775	44.312	1.055	+ 28·6	2.326	1.808	Kaschau-Torna
22.600	16.800	11.300	25.300	36.600	813	14.543	29.120	43.663	970	— 16·2	1.394	1.663	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
26.800	5.250	13.400	10.500	23.900	724	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.241	. . .	Körös-Belovar Lb.
23.000	7.550	9.250	9.450	18.700	813	9.747	9.100	18.847	819	— 0·7	1.394	1.404	Kun-St. Marton-Szentes
27.800	20.800	13.900	31.200	45.100	506	16.329	40.856	57.185	643	— 21·3	867	1.102	Máros-Ludás—Bistritz
28.300	22.200	17.100	26.700	43.800	1.327	21.510	22.101	43.611	1.322	+ 0·4	2.275	2.266	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
90.600	20.900	35.800	42.100	77.900	613	32.907	51.405	84.312	664	— 7·7	1.051	1.138	Matraer Vicinalbahnen
14.700	3.750	4.450	4.650	9.100	569	5.335	4.455	9.790	612	— 7·0	975	1.049	Mezötur-Turkever E.
23.000	15.650	10.200	31.500	41.700	1.017	8.955	37.412	46.367	1.131	— 10·0	1.743	1.939	Muránythalbahn
37.000	21.400	24.400	43.100	67.500	1.184	23.859	37.582	61.441	1.078	+ 9·8	2.030	1.848	Nyiregyháza-M.-Szalka
28.200	37.900	7.100	49.500	56.600	3.144	6.152	37.508	43.660	2.425	+ 29·6	5.389	4.157	Petroszény-Lupény
22.200	14.000	11.100	21.400	32.500	929	23.003	28.914	51.917	1.483	— 37·4	1.593	2.543	P. Tenyö-K. Szt. Marton
2.600	12.050	850	14.450	15.300	850	760	11.105	11.865	659	+ 28·9	1.457	1.130	Ruma-Vrdnik
75.600	49.400	39 000	99.000	138.000	1.131	16.229	34.081	50.310	1.027	+ 10·1	1.939	1.761	Slavonische Localbahn
32.200	12.700	15.500	14.000	29.500	627	17.037	10.370	27.407	583	+ 7·5	1.075	999	Somogy-Szobb-Barcs
75.000	21.700	37.500	43.600	81.100	1.530	39.602	42.451	82.053	1.548	— 1·1	2.622	2 654	Steinamanger-Pinkafeld
37.709	3.400	9.400	3.500	12.900	614	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.053	. . .	Steinamanger-Rum
66.600	24.600	33.200	49.300	82.500	1.375	28.028	52.890	80.918	1.349	+ 1·9	2.357	2.312	Száthmar-Nagybánya
22.700	12.500	17.200	18.400	35.600	913	15.889	18.051	33.940	870	+ 4·9	1.565	1.491	Székler Bahn
5.200	3.500	2.000	7.200	9.200	1.150	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.971	. . .	Stz. Lörincz—Slatina
40.200	5.900	20.100	7.500	27.600	746	21.580	3.390	24.970	675	+ 10·5	1.278	1.157	Szentes-H.-M.-Vasárhely
30.100	37.500	38.400	70.300	108.700	1.016	37.268	68.789	106.057	991	+ 2·5	1.741	1.699	Szilágyságer Eisenb.
3.950	700	1.650	1.300	2.950	92	2.410	13.058	15.468	483	— 80·9	158	828	Taraczthal-Bahn
211.100	87.300	102.900	173.900	276.800	1.520	80.368	148.251	228.619	1.566	— 2·9	2.606	2.685	Torontáler Localb.
19.500	11.250	11.300	15.600	26.900	840	10.340	13.203	23.543	736	+ 14·1	1.440	1.262	Ujszász-Jaszapáther E.
52.800	11.800	26 400	23.600	50.000	632	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.083	. . .	Versec—Kubin-Dunap.
17.100	69.700	20.300	77.700	98.000	1.960	19.150	71.116	90.266	1.805	+ 8·6	3.360	3.094	Vinkovce-Brčka
15.300	3.550	6.800	5.450	12.250	331	7.481	4 456	11.937	323	+ 2·4	567	554	Warasdin-Golubovec
283.600	149.500	121.000	299.000	420.000	1.414	142.453	245.545	387.998	1.306	+ 8·2	2.424	2.239	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
148.400	51.900	74.200	104.000	178.200	1.536	84.721	107.894	192.615	1.661	— 7·5	2.633	2.847	Zagorianer Bahn
12.200	5.900	6.100	6.000	12.100	1.344	5.708	2.717	8.425	936	+ 43·7	2.304	1.606	Zsebely-Csákovárer Lb.
29.600	13.200	11.900	26.200	38.100	929	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.593	. . .	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
709.954	1,231.086	398 171	1,937.457	2,335.628	6.083	395.896	1,932.298	1,328.194	6.063	+ 0·3	10.428	10.394	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
34.692	261.162	15.522	304.257	319.779	4.731	16.331	327.466	343.797	5.086	— 7·0	8.110	8.719	Mohács-Fünfkirchner E.
339.122	230.215	103.027	327.176	430.203	3.585	100.756	363.309	464.065	3.867	— 7·3	6.146	6.629	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,109.289	1,257.381	971.510	3,312.760	4,284.270	6.086	952.229	3,337.852	4,290.081	6.103	— 0·3	10.433	10.462	Südb.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Juli 1895 (Kilometer)	1894 (Kilometer)	Im Monate Juli 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Juli 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895 (Kilometer)	1894 (Kilometer)
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	46.243	38.070	29.440	62.440	91.880	283	87.930	271	+ 4·4	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	695	8.152	241	9.538	9.779	255	11.098	290	— 12·1	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	1.805	1.153	850	960	1.810	86	2.630	125	— 31·2	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	6.171	12.695	6.774	26 833	33.607	273	33.773	275	— 0·7	123	123
Budapester Localbahnen	47	42·2	238.981	12.942	33.927	3.149	37.076	789	30.175	715	+ 10·3	47	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	(5.260	4.251	7.083	1.051	8.134	1.017	7.117	890	+ 14·3	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	8.388	10.596	8.168	6.525	14.693	328	12 493	279	+ 17·6	44·8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.713	13.011	1.171	12.630	13.801	418	12.700	385	+ 8·6	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	7.924	1.350	2.109	1.745	3.854	227	3.561	209	+ 8·6	17	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	12.270	574	2.501	503	3.004	111	2.065	76	+ 46·1	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	2.369	549	215	360	575	169	820	241	— 29·9	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	3.101	3.765	695	954	1.649	183	1.978	220	— 16·8	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	5.267	2.579	1.946	2.366	4.312	431	3.247	325	+ 32·6	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	5.323	863	1.577	792	2.369	182	2.467	190	— 4·2	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	8.183	8.747	1.975	17.636	19.611	324	18.405	304	+ 6·6	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	4.484	7.163	2.340	18.343	20.683	243	13.821	203	+ 19·7	85	68
Poprádthal-Bahn	15	15	9.588	5.819	3.159	3.803	6.962	464	7.262	484	— 4·1	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	29.862	15.348	21.727	37.719	59.446	268	60.027	270	— 0·7	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	3.208	2.334	642	1.185	1.827	152	1.587	132	+ 15·2	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	. . .	2.305	597	446	571	1.017	102	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5.8	12	3.600	2	1.050	1.052	181	1.055	182	— 0·1	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	36	8.270	10.100	2.797	14.048	16.845	392	11.527	320	+ 22·5	43	9·2
Summe	13.283	12.814	4,562.731	2,057.607	2,867.489	5,777.928	8,645.417	651	8,821.443	689	— 5·5	13.267	12.737
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.395	16.095	11,965.455	6,989.591	6,861.431	14,369.459	21,230.890	1.295	20,916.819	1.300	— 0·4	16.393	16.037
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.283	12.814	4,562·731	2,057.607	2,867.489	5,777.928	8,645.417	651	8,821.443	689	— 5·5	13.267	12.737
Hauptsumme	29.678	28.909	16,528.186	9,047.198	9,728.920	20,147.387	29,876.307	1.007	29,738.262	1.029	— 2·1	29.660	28.774

Oesterreichische

Benennung	1895 km	1894 km	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895 km	1894 km
Achenseebahn	6·35	6·35	11.127	111	9.236	263	9.499	. . .	8.678	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·31	5·31	11.318	. . . .	15.652	220	15.872	. . .	13.966	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	33.087	47	11.581	61	11.642	. . .	13.323	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn	5·7	5·7	6.200	2	14.419	5	14.424	. . .	15.872	. . .	. . .	. . .	. . .

Oesterreichische Eisenbahnen

Benennung	1895 km	1894 km	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895 km	1894 km
Baden—Vöslau	8·1	. . .	144.557	. . . .	18.078	. . . .	18.078	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	. . .	15.728	. . . .	2.252	. . . .	2.522	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger Elektrische Eisenb.*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	75.042	. . . .	11.145	. . . .	11.145	. . .	10.284	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)	1·4	1·4	13.914	. . . .	838	. . . .	838	. . .	966	. . .	. . .	. . .	. . .

Oesterreichische

Benennung	1895 km	1894 km	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895 km	1894 km
Auf das Belvedere in Prag	0·1	. . .	29.588	. . . .	721	. . . .	721	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	17.030	. . . .	1.293	. . . .	1.293	. . .	1.020	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	25.228	16.861	3.982	20	4.002	. . .	3.608	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn	0·21	. . .	30.250	. . . .	3.118	. . . .	3.118	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .

Bosnische und

Benennung	1895 km	1894 km	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895 km	1894 km
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	12.390	6.204	5.722	14.970	20.692	197	22,671	216	— 8·8	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	544	114.753	74.714	53.670	154.220	207.890	336	179.530	330	+ 1·8	619	544

*) Die Lemberger elektrische Eisenbahn hat keinen Betriebsausweis vorgelegt.

Vom 1. Jänner bis Ende Juli 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Juli 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 7 Monate: 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Selbstständige Localbahnen
318.970	265.880	190.470	455.570	646.040	1.988	197.150	464.400	661.550	2.035	— 2·3	3.408	3.489	Arader u. Csánader E.
2.996	47.156	1 559	62.881	64 440	1.683	1.837	65.824	67.661	1.767	— 4·8	2.885	3.029	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
5.035	7.002	2.250	5.710	7.960	379	2 429	10.822	13.251	631	— 39·9	650	1.081	Borossebes-Menyháza
34.556	85.383	34.909	155.442	190.351	1.548	39.762	166.611	206 373	1.678	— 7·7	2.654	2.876	Barcs-Pakraczer E.
1,409.990	50.810	183.134	18.014	201.148	4.280	151.731	9.444	161.175	3.819	+ 12·1	7.337	6.547	Budapester Localb.
359.035	15.139	38.363	4.026	42 389	5.299	32 297	3.798	36.095	4.512	+ 17 4	9.084	7.735	Budapest-Szt. Lörincz
32.663	26.585	25.405	43 086	68.491	1.529	22.540	41.715	64.255	1.434	+ 6·6	2.621	2.458	Eperjes-Bartfeld
23.616	84.647	5.883	84 280	90.163	2.732	5.050	86.460	91.510	2.773	— 1·5	4.684	4.754	Gölnitzthal-Bahn
51.551	7.873	13.891	10.175	24.066	1.416	13.195	9.222	22.417	1.319	+ 7·4	2.428	2.261	Güns-Steinamanger
79.464	6.053	16.103	5 563	21.666	802	11.881	2.287	14.168	525	+ 52·8	1.375	900	Haraszti-Ráczkev
10.871	5 420	1 363	3.064	4.427	1.302	1.560	3.340	4.900	1.441	— 9·6	2.232	2.470	Holics-Gödinger Localb.
16.169	25.602	3.013	7.241	10.254	1.139	3.053	6 466	9.519	1.058	+ 7·7	1.953	1.814	Késmark-Szepes-Bélá
24.493	11.845	7.963	12.903	20.866	2.087	7.433	12.142	19.575	1.958	+ 6·6	3.578	3 357	Keszthély-B. Szt. György
25.092	7.034	7.840	5.991	13.831	1.064	7.684	5.680	13.364	1.028	+ 3·5	1.824	1.762	Löcsethal-Bahn
41 061	58.463	9.993	105.682	115.675	1.909	11.875	97.858	109.733	1.811	+ 5·4	3.273	3.105	Marmaroser Salzb. A.-G.
29.402	52.113	13 461	124.656	138.117	1 625	9.806	82.573	92.379	1.359	+ 19·6	2.585	2.330	Nagy-Károly-Somkuti
43.777	39.086	12.430	25.187	37.617	2.508	12.967	22.208	35.175	2.345	+ 7·0	4.301	4.020	Poprádthal-Bahn
206.426	96.095	135.565	221.484	357.049	1.60[illegible]	132.755	193.091	325.846	1.468	+ 9·5	2.756	2.517	Számosthal-Bahn
12.639	15.369	2.773	7.581	10.354	863	2.589	4.782	7.371	414	+ 40·6	1.480	1.053	Szepes-Béla-Podolin
12.858	3 898	2.335	3.357	5.692	569	...	...	...	...	...	976	...	Szep. Olaszi-S. Varalja
56	25.200	10	7.350	7.360	1.269	26	8.000	8.026	1.384	— 8·3	2.176	2.373	Terret-Kowaszna
53.430	52.050	16.621	73.696	90.317	2.100	4 293	15.372	19.665	2.138	— 1·7	3.600	3.665	Ungthalbahn
26,910.166	14,490.047	15,683.014	40,535.996	56,219.010	42.38	14,947.964	43,802.877	58,750.841	4.613	— 8·1	7.265	7.908	**Summe**
													Recapitulation.
59,392.115	46,476.099	32,699.991	99,420.723	132,120.714	8.060	31,680.182	100,609.490	132,289.672	8.249	— 2·3	13.817	14.141	**Se. d. österr. Eisenb.**
26,910.166	14,490.047	15,683.014	40,535.996	56,219.010	4.238	14,947.964	43,802.877	58,750.841	4.613	— 8·1	7.265	7.908	**Se. d. ungar. Eisenb.**
86,302.281	60,966.146	48,383.005	139,956.719	188,339.724	[6.350	46,628.146	144.412.367	191,040.513	6.639	— 4·4	10.886	11.381	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
16.762	245	13.737	626	14.363	...	12.202	823	13.025	...	...	...	...	Achenseebahn
17.247	...	23.607	800	24.407	...	21.402	800	22.202	...	...	...	...	Gaisbergbahn
87.795	275	40.971	324	41.295	...	40.779	382	41.161	...	...	...	...	Kahlenbergbahn
8.750	7	20.216	9	20.225	...	21.753	124	21.877	...	...	...	...	Schafbergbahn
mit elektrischen Betrieb.													
291.734	...	38.197	...	38.197	...	...	...	...	...	...	...	...	Baden—Vöslau
56.789	...	7.317	...	7.317	...	...	...	...	...	...	...	...	Gmunden Bhf.—Stadt
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Lemberger Elektr. E.
61.193	...	3.167	...	3.167	...	4.317	...	4.317	...	...	...	...	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)
Drahtseilbahnen.													
141.903	...	3.414	...	3.414	...	...	...	...	...	...	...	...	Belvedere in Prag
68.309	...	5.177	...	5.177	...	4.548	...	4.548	...	...	...	...	Laurenziberg in Prag
59.948	57	7.997	59	8.056	...	7.018	105	7.123	...	...	...	...	Festung Hohensalzburg
214.303	...	21.651	...	21.651	...	...	...	...	...	...	...	...	Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
74.028	31.478	31.855	75.213	107.068	1.020	31.555	87.397	118.952	1.133	— 10·0	1.748	1.942	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
548.789	482.778	294.470	884.016	1,178.486	1.904	273.613	787.548	1,061.161	1.950	— 2·3	3.264	3.344	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.

bei Zucker, roh . . . . um 5.441·9 t
„ Holz aller Art . . . . „ 9.702·2 t
„ Steinen aller Art . . . . . . „ 4.283·2 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 2.214·7 t
„ Kohlen . . . . „ 4.302·7 t

Abnahme in der Verfrachtung sind zu verzeichnen:
bei Getreide aller Art . . . . . . um 9.403·2 t
„ Eisen und Stahl . . . . . . „ 2.936·1 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 6633 Personen und das Erträgniss um fl. 404 ab.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme des Verfrachtungsquantums um 113 t und eine Abnahme der Einnahmen um fl. 3636.

Transportzunahmen zeigen sich:
bei Holz aller Art . . . . um 1.272·8 t
„ Steinen aller Art . . . . . . „ 1.273·2 t

Transportabnahmen sind vornehmlich zu constatiren:
bei Getreide aller Art . . . . . . um 114·5 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 40·4 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 4556 Personen ab und das Erträgniss um fl. 272 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 507 t und des Erträgnisses um fl. 2099 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Getreide aller Art", „Zucker, raffinirt und roh", „Steine aller Art", „Erze und Schlacken", sowie „Eisen und Stahl" eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Mehl und Mahlproducte", dann „Holz aller Art" einen Frachtausfall ausweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf das im Monate Juli 1895 erzielte günstige Ergebniss haben hauptsächlich Kohlen-, Erz- und theilweise Getreidetransporte Einfluss genommen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Juli 1895 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro Juli 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . . + 2018 Personen — fl. 6.460·52
Ergänzungsnetz . . . + 9915 „ + „ 4.358·05
Südnordd. Verbindungsbahn — 153 „ — „ 1.404·24

Die Mindereinnahme des garantirten Netzes der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn bei grösserer Frequenz erklärt sich dadurch, dass in Folge der günstigen Witterung der Localverkehr viel reger war als im Vorjahre. Der Fernverkehr blieb hinter jenem des Vorjahres zurück.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro Juli 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 15.304 t — fl. 37.445·36
„ „ Ergänzungsnetz + 30.944 t + „ 53.609·32
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . + 5.279 t + „ 121·10

Die Zunahme an Tonnen beim garantirten Netze und bei der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn entstand durch lebhafteren Localverkehr; der bei dieser Leistungszunahme entstandene Ausfall an Einnahmen beim garantirten Netze, bezw. das nur geringfügige Einnahmenplus der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist auf den Umstand zurückzuführen, dass der grosse Strecken durchlaufende Transitverkehr schwächer war.

Die Mehreinnahme bei dem Ergänzungsnetze erklärt sich durch den stärkeren Verkehr an Braunkohlen und oberschlesischen Kohlen, sowie durch den stärkeren Elbe-Umschlagsverkehr.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1895 erstreckt sich auf die Betriebsperiode Jänner bis April.

Südbahn-Gesellschaft. Die im Monate Juli 1895 gegen die gleiche Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft nachgewiesene Mehreinnahme von fl. 75.600 vertheilt sich auf den Personenverkehr mit fl. 27.582 und auf den Güterverkehr mit fl. 48.018.

In Folge des stärkeren Personenverkehres haben die Localbahnen Mödling-Brühl und Spielfeld-Radkersburg Zunahmen erfahren, und zwar die erstere Bahn um fl. 861 und die letztere Bahn, bei welcher auch im Güterverkehre eine Steigerung zu verzeichnen ist, um fl. 1282.

Die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben weist in Folge schwächeren Personenverkehres ein Minus von fl. 74 nach.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften haben sich in den Einnahmen gebessert: die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um fl. 5748, die Leoben-Vordernberger Bahn um fl. 4105, die Graz-Köflacher Bahn um fl. 1461, die Localbahn Radkersburg-Luttenberg um fl. 224 und die Vicinalbahn Güns-Steinamanger um fl. 293, welche Besserungen durchwegs dem regeren Güterverkehre zuzuschreiben sind.

Die Mindererträgnisse der Localbahn Cilli-Wöllan per fl. 3267 resultiren aus dem schwächeren Personen- und Güterverkehre, und jene der Barcs-Pakraczer Bahn per fl. 166 aus dem schwächeren Personenverkehre.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die im Monate Juli 1895 gegenüber den Ergebnissen des gleichen Monates vom Vorjahre resultirende Mehreinnahme von fl. 6009 fällt mit fl. 832 auf den Personenverkehr und mit fl. 5177 auf den Güterverkehr, herbeigeführt durch stärkere Ziegelverfrachtung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Raspenau-Weisbach. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 28. August die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von dem Bezirksausschusse Friedland vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Raspenau der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Weisbach im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird zu erwägen sein, ob den Verkehrsbedürfnissen der Gegend nicht auch durch zweckmässige Vereinigung der nur 1·8 km von einander entfernten Zwischenstationen Mildeneichen und Haindorf zu einer einzigen Station ausreichend Rechnung getragen werden könnte.
[H.-M.-Z. 47.821.]

Projectirte Localbahn Nepolokoutz-Wiżnitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen verfassten Projectes für eine schmalspurige Localbahn von Nepolokoutz nach Wiżnitz die Trassenrevision auf den 9. September anberaumt. Mit der Leitung dieser

Amtshandlung, bei welcher jedoch die normalspurige Ausführung obiger Localbahn in Betracht zu ziehen sein wird, wurde der k. k. Regierungsrath und Bezirkshauptmann Nikolaus Bahnosch betraut. [H.-M.-Z. 52.352.]

Localbahn Přikaz—Mähr.-Neustadt. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 25. bis 26. Juni durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission rücksichtlich des von dem Comité zur Erbauung einer Localbahn von Přikaz über Littau nach Mähr.-Neustadt vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Přikaz der k. k. Staatsbahnlinie Olmütz—Cellechowitz—Kosteletz über Littau nach Mähr.-Neustadt zum Anschlusse an die gleichnamige Station der k. k. Staatsbahnlinie Sternberg—Hannsdorf—Ziegenhals unter Einbeziehung der Secundärstrecke Schwarzbach—Littau der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und den von der projectirten Localbahn abzweigenden Schleppbahnen:

a) zur Actienbrauerei in Littau,
b) von Littau über Michlowitz nach Köllein nebst Ausästungen zur Littauer Ziegelei und zum Brauhause in Haniowitz,
c) zur Ziegelei bei Mähr.-Neustadt, sämmtlich normalspurig, endlich
d) einer schmalspurigen Schleppbahn mit animalischem Betriebe von Littau zu den Kalksteinbrüchen nächst Lautsch

hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung des obgenannten Projectes im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 45.213.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau: Herstellung eines Gehsteges, einer Durchfahrt und einer Communication für Fussgänger: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Gehsteges zur Verbindung der Bielabrücke mit der Zufahrtsstrasse zur Oesterr. Nordwestbahn in Aussig, für die Herstellung einer Durchfahrt mittelst Ueberwölbung des Kleischbaches in km 1·1/2 und für die Herstellung einer Communication für Fussgänger im Objecte in km 1·7/8 für den 11. September anberaumt. [G.-I.-Z. 16.841.]

— (Auswechslung von Eisenconstructionen.) Das Project für die Auswechslung von 21 Eisenconstructionen unter den Geleisen Nr. 8 bis 28 des Objectes in km 1·797 der Station Aussig gegen neue Blechbrücken wurde genehmigt. [29. August, Z. 50.636.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Erweiterung einer Geleiseanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlage in der Station Smečna-Sternberg für den 10. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Steinfeld betraut. [G.-I.-Z. 16.044.]

— (Linien Prag—Eger, Prag—Hostiwitz, Krima-Neudorf—Reitzenhain: Errichtung von Wirthschaftsgebäuden bei mehreren Wächterhäusern.) Für die Errichtung von Wirthschaftsgebäuden beim Pumpenhause in der Station Prag (Bubna), beim Wächterhause Nr. 54 in der Station Lužna-Lischan, beim Wächterhause Nr. 118 in der Station Kaaden-Brunnersdorf der Linie Prag—Eger und beim Wächterhause Nr. 14 der Linie Prag—Hostiwitz; ferner für die Errichtung von je einem Wirthschaftsgebäude beim Aufnahmsgebäude in der Station Milostin-Kounowa, beim Wächterhaus Nr. 144 in der Station Schlackenwerth der Linie Prag—Eger und beim Wächterhaus Nr. 271 in der Station Krima-Neudorf der Linie Krima-Neudorf—Reitzenhain wurde der Bauconsens ertheilt. [25. August, Z. 49.615.]

— (Linie Prag—Eger: Schreibhütte in Prag.) Für Zwecke des Josef Straka wurde auf dem von demselben gepachteten Kohlendepotplatze in der Station Prag (Smichow) eine Schreibhütte mit Handmagazin hergestellt. [28. August, Z. 50.409.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Umgestaltung eines Parallelweges in eine Bezirksstrasse: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Bezirksstrassen-Ausschusses Brünn für die Umgestaltung des Parallelweges zwischen km 164·4/5 und km 164·7/8 der Strecke Brünn—Böhm.-Trübau in eine Bezirksstrasse für den 11. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric betraut. [G.-I.-Z. 16.915.]

Dampftramway - Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 30. Juli durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes für die Herstellung einer neuen Bahnhofanlage in Hietzing der Linie Hietzing—Mödling hat das k. k. Handelsministerium den Bauconsens ertheilt. [4. September, H.-M.-Z. 48.652.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseumlegung.) Das vorgelegte Project der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Geleiseumlegung in der Steinbauergasse (V. und XII. Bezirk) wurde an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [28. August, H.-M.-Z. 49.820.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Gestattung erhöhter Fahrgeschwindigkeit bei 41 Personenzugs-Locomotiven.) Das Handelsministerium hat gestattet, dass die mit dem Erlasse vom 18. März 1895, Z. 10.046 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38) rücksichtlich der 41 Stück Personenzugs-Locomotiven der Gruppe IIc zeitweilig, das ist bis zur Einlieferung der neuen Schnellzugs-Locomotiven zugestandene Maximalfahrgeschwindigkeit von 90 km per Stunde bei der Verwendung dieser Maschinen auch weiterhin zur Anwendung gebracht werde. [Z. 46.489.]

Südbahn - Gesellschaft. (Beförderung der Güterzüge von Voitsberg bis Köflach mit verkehrt gestellter Locomotive.) Anlässlich der am 5. August in Angriff genommenen Reconstruction der Locomotivdrehscheibe in der Station Köflach mussten die Locomotiven sämmtlicher von Graz nach Köflach verkehrender Züge mit Personenbeförderung, sowie der Frachtenzüge in der Station Voitsberg umgedreht werden, und es hatte die Südbahn-Gesellschaft mit Genehmigung der k. k. General-Inspection für die Zeit, während welcher die Drehscheibe in Köflach nicht benützt werden konnte, folgende Anordnungen getroffen: Die Locomotiven der von Graz nach Köflach verkehrenden Frachtenzüge wurden in Voitsberg umgedreht, und es sind diese Züge von Voitsberg bis Köflach mit verkehrt gestellter Locomotive (Tender voran) befördert worden. Als Vorsichtsmassregeln wurden hiebei beachtet, dass die Tenderachsen genügend belastet sind, und dass die fahrplanmässigen normalen Fahrzeiten nicht unterfahren werden. Auch war auf dem vorangehenden Tender als Tenderwache ein Zugbegleiter postirt, dem die Beobachtung der Strecke und der Signale oblag. Die Personen- und gemischten Züge wurden von Graz bis Köflach mit richtig gestellten Locomotiven befördert, welche nach eigener für diesen Zweck aufgestellter Fahrordnung leer von Köflach nach Voitsberg fuhren, dort umgedreht wurden und behufs Uebernahme des Gegenzuges nach Köflach zurückkehrten. [G.-I.-Z. 15.339.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Poseidon" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2433 Tonnen Gehalt ist am 21. Juli nach 21tägiger Fahrt mit 46 Passagieren und 1929 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 9640 kg Häute, 400 kg Därme, 1,033.595 kg Baumwolle (hievon 323.750 kg für Venedig), 422.979 kg Ricinussamen (hievon 389.708 kg für Venedig), 50.750 kg Reps für Venedig, 50.750 kg Leinsamen für Venedig, 101.500 kg Gingellisamen, 5075 kg Senfsamen, 91.350 kg Mirabolamen, 5328 kg Gummi; aus Aden 1015 kg Myrrhe, 400 kg Wachs, 3298 kg Gummi, 3349 kg Häute, 21.060 kg Perlmutter, 18.980 kg Kaffee, 1015 kg Weihrauch, 2030 kg Droguen, 100 kg Curiositäten; aus Suez 50.000 kg Gusseisen, 1715 kg Sennesblätter, 10.562 kg Perlmutter, 36.816 kg Gummi; aus Port Said 6965 kg Thee, 400 kg Curiositäten, 260 kg Wäsche. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 967.939 fl. ö. W.

Fiumaner Hafen. (Verkehr im ersten Halbjahre 1895.) Dem officiellen statistischen Berichte über den Import und Export des Fiumaner Hafens im ersten Semester 1895 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1894) zufolge gestaltete sich derselbe folgendermassen, und zwar (in Metercentnern):

vom 1. Jänner bis 30. Juni	1895	1894
bei der Einfuhr	2,635.557	2,329.939
bei der Ausfuhr	1.117.803	1,145.165
Zusammen	3,753.360	3,475.104

und in den Hauptartikeln

a) bei der Einfuhr:

Kaffee	6.308	10.428
Agrumen	64.726	59.248
Reis	454.564	381.653
Oele, vegetabilische	14.200	16.160
Oele, mineralische	356.617	285.280
Wein	374.535	520.152
Gerbstoffe	12.100	6.420
Gummen und Harze	18.397	19.386
Jute	109.955	115.170
Chemische Producte	44.878	17.943
Mais	94.130	23.660
Roheisen	170.074	—

Eine namhafte Zunahme haben Agrumen, Mineralöle, chemische Producte, Reis, Mais, Roheisen; dagegen eine Mindereinfuhr Kaffee, Wein und Jute erfahren.

b) bei der Ausfuhr:

Zucker aller Art	66.610	128.726
Pflaumen	12.376	14.150
Weizen	36.555	21.618
Gerste	154.973	103.001
Fisolen	101.316	159.938
Reis	19.160	15.944
Mais	38.925	14.382
Mehl	467.970	440.050
Wein	4.764	10.004
Sprit	1.013	4.507
Mineralwässer	11.934	14.328
Gerbstoffe	55.070	64.540
Cellulose	6.462	13.092
Chemische Producte	17.955	12.975
Papier	4.244	5.785
ausserdem Fassdauben (in Millionen Stück)	19·68	23·36

wie auch der Export an sonstigem Nutz- und Werkholz, dessen Zunahme über Fiume immer beträchtlicher wird.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 9. bis zum 15. September.

Adriatischer Dienst.

10. Septbr., um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän P. Sussanich, nach Venedig.

11. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän C. Zalampich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“ Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

12. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän R. Deperis, nach Venedig.

13. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis“, Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

14. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän P. Sussanich, nach Venedig.

15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

10. Septbr., um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Cleopatra“, Capitän G. Costanzo, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Rhodus, Piräus, Khios, Smyrna und Dardanellen.

11. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Urano“, Capitän V. Cattarinich, nach Alexandrien mit Berührung von Fiume, Corfu und Patras.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Euterpe“, Capitän A. Leva. nach Constantinopel und Batum, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna.

14. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Achille“, Capitän R. Colledani, nach Smyrna, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Septbr., um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Maria Valerie“, Capitän A. Fellner, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;
nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. October, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „......“, Capitän ....., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte Linz wurde am 29. August in dem Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma

„Kremsthalbahngesellschaft“

das Directionsmitglied Adolf Nagel über dessen Ableben gelöscht und an dessen Stelle als neugewähltes Directionsmitglied Franz Geyling, Inspector der k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn in Pension in Linz, mit dem Rechte der statutenmässigen Collectivzeichnung eingetragen. Derselbe wird unter den mittelst Stampiglie gedruckten oder geschriebenen Wortlaut der Firma „Kremsthalbahngesellschaft“ collectiv mit einem anderen Directionsmitgliede das Wort „Geyling“ setzen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLVIII. Stückes.) Das am 4. September herausgegebene CLVIII. Stück enthält unter

Nr. 1373: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 3. September 1895, Z. 83.786, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus der Mastanstalt in Barcs, Comitat Somogy in Ungarn, vom 4. September 1895 angefangen nach dem Centralviehmarkte in Wien (St. Marx) und nach Wr.-Neustadt.

Nr. 1374: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. August 1895, Z. 136.952, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus der Stadt Kecskemet in das Central-Schlachthaus in Prag.

Nr. 1375: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 30. August 1895, Z. 14.470, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus den ungarischen Comitaten Beróg, Sáros und Unter-Weissenburg.

Nr. 1376: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 2. September 1895, Z. 138.451, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Schweine in den politischen Bezirken Hohenelbe, Krumau, Landskron, Neuhaus, Rakonitz, Tachau und Tepl.

— (Inhalt des CLIX. Stückes.) Das am 5. September herausgegebene CLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1377: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 30. August 1895, Z. 11.543, betreffend das Einfuhrverbot für Borstenthiere aus den steiermärkischen politischen Bezirken Hartberg und Leoben.

— (Inhalt des CLX. Stückes.) Das am 6. Septembe herausgegebene CLX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1378: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 2. September 1895, Z. 138.881, betreffend die Wiedergestattung der Schweineeinfuhr aus der ungarischen Mastanstalt in Barcs nach dem Central-Schlachthause in Holleschowitz.

Nr. 1379: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 2. September 1895, Z. 10.154, betreffend die Aenderung der Massregeln gegen die Maul- und Klauenseuche und Aufhebung der Sperrmassregeln über den politischen Bezirk Zell am See.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 31. August d. J. dem in der Filialwerkstätte der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien bediensteten Vorarbeiter Anton Haspel in Anerkennung seiner durch mehr als fünfzig Jahre einem und demselben Eisenbahn-Unternehmen zugewendeten pflichttreuen und belobten Berufsthätigkeit das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung von Tour- und Retourkarten für die Strecke Pisek—Prag.

Mit 1. October 1895 gelangen für die Relation Pisek—Prag Hin- und Rückfahrkarten mit dreitägiger Giltigkeit und mit der Berechtigung zur wahlweisen Benützung der Route über Zdic oder über Tabor mit den Preisen von 11 fl. 48 kr. in der I. Classe, 6 fl. 88 kr. in der II. Classe und 3 fl. 82 kr. in der III. Classe zur Einführung.

Wien, am 4. September 1895. [643]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Theil II, Heft I.

Berichtigung eines Druckfehlers.

Auf Seite 19 des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, giltig vom 1. August 1895, im Ausnahmetarife I a, Relation Brody (Bahnhof) transit—Wien (Nordbahnhof) hat der Frachtsatz statt 264 Heller richtig **364** Heller zu lauten.

Wien, am 5. September 1895. [644]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

(Personenverkehr.)

Fortbestand einiger als aufgehoben publicirter directer Tarife.

Die Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits vom 1. Juli 1893; ferner für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn über die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. über Bodenbach, Dux andererseits vom 1. April 1893 sammt Nachtrag I und für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits über Prag vom 1. Mai 1893 sammt Nachtrag I, deren Aufhebung mit 1. October 1895 im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 20. August 1895, Nr. 97, verlautbart wurde, bleiben bis auf Weiteres in Kraft.

Wien, am 4. September 1895. [645]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau.

Einbeziehung der Stationen Eisenberg und Franz Josef-Stollen.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 werden die Stationen Eisenberg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Franz Josef-Stollen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Ausnahmetarif vom 1. November 1891 für den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Für Kohlensendungen von Eisenberg werden die um 1 kr. niedrigeren Frachtsätze der Station Oberleutensdorf und vom Franz Josef-Stollen die um 0·3 kr. pro 100 kg erhöhten Frachtsätze der Station Schwaz-Kuttowitz zur Berechnung gelangen.

Wien, am 5. September 1895. [646]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Berichtigung.

In der im Verordnungs-Blatte vom 15. August 1895 auf Seite 1459, fortl. Nr. 582, enthaltenen Kundmachung soll die Stationsbezeichnung anstatt Weissenburg richtig „Weissen**berg**“ heissen.

Wien, am 6. September 1895. [647]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. October 1895 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält neue Frachtsätze für verschiedene Artikel in einigen Verkehrsrelationen, sowie diverse Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und ist sowohl bei der gefertigten General-Direction, als auch bei den übrigen Verbandsverwaltungen zum Preise von 20 h pro Exemplar erhältlich.

Prag, am 3. September 1895. [648]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Baden Frachtenbahnhof und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse in den Stationen Pfaffstätten und Baden.

Am 15. September 1895 wird die auf der Linie Wien—Triest zwischen den Stationen Pfaffstätten und Baden neu errichtete Station Baden Frachtenbahnhof für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern jeder Art eröffnet, wogegen vom obbezeichneten Tage an die Frachtenexpedition in den Stationen Pfaffstätten und Baden eingestellt wird.

Wien, am 4. September 1895. [649]

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafen-verband.

Einführung des Nachtrages 2 zum Verbandsgütertarif, Theil II.

Mit 1. October 1895 tritt zu dem vom 1. Juni 1894 giltigen Verbandsgütertarif, Theil II, der Nachtrag 2 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmetarifes 4 C (Mahlproducte und Mehl).
II. Neue, theilweise erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 (Obst, frisch).
III. Neue ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 (Baumwolle).
IV. Aenderung des Ausnahmetarifes 19 (Harz).
V. Berichtigungen.

Insoweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. November 1895 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 7. September 1895. [650]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlen-verkehr, Heft I, II und III.

Einführung von neuen Tarifen.

In dem obbenannten Kohlenverkehr treten mit 15. September 1895 neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks (Heft I, II und III) in Kraft, welche den bisherigen Frachtsätzen gegenüber theilweise billigere, in Kronenwährung ausgedrückte Frachtsätze enthalten.

Durch diese Tarifhefte werden die gleichnamigen, vom 1. April 1892 giltigen Ausnahmetarife (Heft I und II), sowie der vom 1. Mai 1892 giltige Ausnahmetarif (Heft III) sammt den hiezu erschienenen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieser Tarifhefte können bei den betreffenden Verwaltungen um den Preis von 12 Kreuzer per Heft bezogen werden.

Budapest, am 5. September 1895. [651]

Deutsch-Oesterreichisch-Dänischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. October 1895 tritt ein neuer Tarif für den Deutsch-Oesterreichisch-Dänischen Personenverkehr in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1890 nebst Nachträgen I und II aufgehoben wird.

Derselbe enthält neue Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze zwischen Wien (Nordwest-, Nord- und Staatsbahnhof) einerseits und Kopenhagen andererseits über Tetschen, bezw. Bodenbach, Dresden, Berlin, Warnemünde, Gjedser, und über Tetschen, bezw. Bodenbach, Dresden, Leipzig, Hamburg, Kiel, Korsör.

Wien, am 15. August 1895. [652]

Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc. Tarif vom I. Jänner 1892.

Einführung eines Nachtrages 5.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 102 vom 31. August 1895 laut Kundmachung 628 für den 1. October 1895 zur Einführung verlautbarte Nachtrag 5 gelangt bereits mit Giltigkeit vom 15. September 1895 zur Einführung.

Wien, am 4. September 1895. [653]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Nachtrag XVII zu Heft 1 und Nachtrag XVI zu Heft 2.) Am 1. September und, soweit Frachterhöhungen eintreten, erst am 15. October treten die Nachträge XVII zum Heft 1 und XVI zum Heft 2 des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbands-Gütertarifes in Kraft. Diese Nachträge enthalten Bestimmungen über die Frachtberechnung für Sendungen nach und von der Verkehrsstelle Stötteritz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie neue Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Gera (Reuss), Gera-Pforten, Görlitz i. Schles., Grosszschocher, Grossenhain C.G.B., Kamenz i. Sachsen, Leipzig II (Dresdener Bahnhof), Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Zeitz und Zittau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Norddeutsch-Sächsischer Vieh- etc. Verkehr. (Nachtrag I zum Tarife.) Am 1. September trat der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft. Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen für 0·10 Mk. das Stück zu beziehende Nachtrag enthält im Wesentlichen neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Bautzen, Leipzig I (Bayerischer Bahnhof), Leipzig I (Vieh- und Schlachthof), Leipzig II (Dresdener Bahnhof) und Liebschwitz der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Westdeutscher und Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. (Frachtsätze für die Beförderung von Fischen.) Mit Giltigkeit vom 1. September ab wurde folgende Bestimmung aufgenommen: Für diejenigen im Artikelverzeichnisse unter 5 und 6 des Westdeutschen, bezw. unter I a und c, sowie unter 4 und 5 für Bregenz, Lindau im Norddeutsch-Bayerischen Seehafentarif genannten Fische und Häringe, welche nach I C, § 35, der allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Gütertarifes Theil I bei Aufgabe als Frachtgut mit Personenzügen oder Eilgüterzügen befördert werden, findet solche Beförderung gleicherweise auch bei Zahlung der Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes (für Ladungen von 10.000 kg) statt, falls diese Fische etc. nicht mit Artikeln zusammengeladen sind, für welche eine derartige Vergünstigung nicht besteht.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Ausnahmetarif für Zucker und Zuckerrübenschnitze.) Mit Wirksamkeit vom 1. September ab wurde die Station Gross-Umstadt in den Ausnahmetarit Nr. 6 (für Zuckerrüben und Zuckerrübenschnitze) aufgenommen. Weitere Auskünfte geben die betheiligten Stationen.

Breslau-Sächsischer Vieh- etc. Tarif. (Nachtrag VI.) Am 1. September trat zum Breslau-Sächsischen Vieh- etc. Tarif der Nachtrag VI in Kraft, welcher neue, bezw. ermässigte directe Frachtsätze zwischen einer Anzahl Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen, Stettin und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen enthält. Abdrücke des Tarifnachtrages können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn. (Nothstandstarif für Düngemittel.) Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft hat mit rückwirkender Kraft und giltig vom 1. April ab den Nothstandstarif für Düngemittel angenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1342	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der: Eilgüter, ermässigte	Budapest dunaparti teherpályaudvar, Ferenczváros-marhavásár, fővámház, fővárosi közraktárak, Józsefváros, keleti pályaudvar, kitérő, Lipótváros, nyugoti-pályaudvar (oder vice versa)	Prossnitz	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband. Directe Frachtsätze „Theil II, Heft 2“ vom 1. Jänner 1895	Heller 533	Heller 510	Heller 23	Im Kartirungswege		
			Eilgüter, besonders ermässigte		Prossnitz	Aufgabe in beliebigen Mengen			521	510	11			
			Sperrige Güter		Prossnitz	Aufgabe in beliebigen Mengen			771	760	11			
			I. Classe (Normal-Classe)		Prossnitz	Aufgabe in beliebigen Mengen			546	521	25			
			II. Classe		Prossnitz	Aufgabe in beliebigen Mengen			448	417	31			
			Ermässigte Wagenladungs-Classe A		Prossnitz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen			273	272	1			
			I. Classe (Normal-Classe)		Olmütz	Aufgabe in beliebigen Mengen			535	530	5			
			II. Classe		Olmütz	Aufgabe in beliebigen Mengen			438	433	5			
			II. Classe		Sternberg	Aufgabe in beliebigen Mengen			453	445	8			
1343	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen der Pos. E—19 des Tarifes, Theil I	Lundenburg	Pozsony	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	33·8 kr.		Im Kartirungswege		
1344	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Bánócz	Namiescht (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 320		Im Kartirungswege		
				Eperjes						272				
				Érsekujvár						187				
				Feled						268				
				Galánta						167				
				Gyöngyös						275				
				Kassa K.O.B.						272				
				Liptó Szt. Miklós						216				
				Losoncz						256				
				Miskolcz						290				
				Nagy-Szombat						167				
				Nyitra						203				
				Pöstyén						168				
				Poprád-Felka						226				
				Szered						171				
				Tornalja						280				
				Trencsen-Isztebnik						146				
				Vág-Ujhely						156				
				Zsolna						162				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1345	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholz-Extract in tropfbarflüssigem Zustande	Mitrovicz-Szávapart	Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe B allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandtarif, Theil II, Heft 1 vom 1. November 1893	kr. 140	kr. 134	kr. 6	Im Kartirungswege		
					Trebitsch				163	152	11			
1346	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Pflastersteine	Pardubic St.E.G. loco oder transit	Böhm.-Brod	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	21·6 kr.	16·6 kr.	5·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1347	**Südbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämmtlichen cisleithanischen Stationen	G o s s e n s a s s	Sendungen müssen nachweislich zum Baue und zur Einrichtung eines Hôtels bestimmt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	V a r i a b e l	50% Nachlass vom Normaltarife, mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10000 kg, insoferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1348	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Getreide	Graz (G.K.B.) transit (für Provenienzen von südlich Lebring gelegenen Stationen)	Frauenthal	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	26·3 kr.	22·8 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1349	Südbahn-Gesellschaft		Borsäure	Ala	Kufstein	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	280 Heller	220 Heller	60 Heller	Im Kartirungswege		
1350	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzstoffpappe, geleimte, und Pappendeckel aus Holzstoff (Holzstoff in Pappendeckelform), nicht geleimt, jedoch satinirt,	Imst, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Lahr, Station der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen oder umgekehrt	Die Frachtsätze unter a) finden Anwendung bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, jene unter b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutscher Gütertarif, Theil II		Mark a) 2·33 b) 1·99		Im Kartirungswege		
			Holzpapierstoff, geschliffenen (Holzpapierzeug, Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff, Cellulose), auch in Form von Pappendeckel, wenn die Tafeln so durchlocht sind, dass sie zum Gebrauch als Pappe nicht mehr dienen können							a) 2·33 b) 1·43				
1351	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Salz der Pos. 8—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wieliczka	Bilnitz-Brumov	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tarif-Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1894	Besteht kein directer Frachtsatz	121 kr.		Im Kartirungswege		
1352	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohle	Dombrau Karwin	Vulka Pordány	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 9000 Tonnen.** Die Sendungen müssen an die Zuckerfabriken in Ács, bezw. Czinfalva oder Fölszerfalva bestimmt sein. Im Uebrigen sind die für den Steinkohlenverkehr bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen massgebend	Vom dritten Tage nach der Verlautbarung auf ein Jahr	Ausnahmetarif, Heft 3 für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr, giltig vom 1. August 1894	138 Heller	122 Heller	16 Heller	Im Rückvergütungswege	Die auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, welche bis Ende December 1896 vorzulegen sind	
					Ács				122 Heller	112 Heller	10 Heller			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1353	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weiches Holz der Pos. H-20, 1, der Güterclassification des Tariftheiles I	Salnau Oberplan Krumau Goldenkron	Budweis transit mit der Bestimmung nach Schüttenhofen	Frachtgutmässige Beförderung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der übrigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif		Kreuzer 18 16·6 9·2 8·2		Im Kartirungswege		
1354	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Stationen der Strecke Lawoczne loco—Stryj Tlumacz incl. und Suczawa incl.-Stanislau incl.	Husiatyn transit für Russland	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Specialtarif 2	Specialtarif 3	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen längstens bis Ende März 1897 zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, auf welch letzteren die erfolgte Ausfuhr nach Russland durch das k. k. Grenzzollamt in Husiatyn bestätigt sein muss. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden und hat zu lauten: „Sendung ist angelangt von Station . . . . am . . . . unter Frachtkarte Nr. . . Brief Nr. . . und hat bis zum Austritte nach Russland am . . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert“	
1355	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine der Pos. 8-58 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	Kimpolung	Suczawa transit mit der Bestimmung für Rumänien	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	32 kr.	14 kr.	18 kr.	Im Kartirungswege		
1356a	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Maria Lanzendorf Traiskirchen	Angern K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	22·4 26·3		Im Kartirungswege		
1356b			Rübenschnitte	Angern K.F.N.B.	Maria Lanzendorf Traiskirchen					17·6 21·5				

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des auf sämmtlichen Linien der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen pro 1896 erforderlichen Bedarfes an **Eisenabgüssen, dann Zinn- und Kupferwaaren** wird getrennt nach den nachstehend angeführten Dienststellen und durch dieselben im Offertwege vergeben, und zwar:

Materialgattung	K. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen										
	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
	Ausgeschriebenes Quantum in Kilogramm										
Eisenabgüsse	30.500	320.000	382.000	492.000	90.000	331.000	640.000	139.500	220.000	244.000	62.100
Banca-Zinn	15.000	10.000	8.500	15.000	.	18.000	19.000	3.100	12.000	23.000	10.000
Stangen-Zinn	.	20	.	.	100	.	150	100	.	.	.
Kupferbleche, 0·5—10 m/m	1.500	4.500	500	1.500	100	4.200	1.500	300	3.000	4.000	800
Kupferplatten 10—20 m/m	.	10.000	.	4.000	.	3.000	20.400	800	3.000	4.000	600
Kupferrohre, gezogene	4.000	9.000	4.800	6.000	300	4.300	5.800	1.700	4.000	9.000	4.500
Kupferstutzen für Siederohre,	15.000	20.000	3.400	4.000	.	5.000	8.850	200	2.500	16.000	.
Kupferstangen für Stehpolzen, ungelocht	12.000	40.000	6.000	10.300	.	5.300	17.000	1.200	7.000	16.000	4.200
Kupferdraht	600	500	500	700	120	1.800	900	200	500	600	600

Die der Lieferungsausführung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformularien, welche zur Verfassung der Offerten benützt werden müssen, und welche die näheren Angaben über Bedarfsmengen und Dimensionen enthalten, können bei der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Die Preise sind franco einer Station der österr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Für Zinn- und Kupferwaaren sind fixe Zuschläge zu einem variablen Grundpreis zu offeriren, über dessen Aufstellung das bezügliche Offertformulare näheren Aufschluss gibt.

Die Offerten sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Eisenabgüssen, dann Zinn- und Kupfermaterialien" bei der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection bis längstens 1. October l. J. 12 Uhr Mittags einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 1. October l. J. Nachmittags 3 Uhr stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens jeder der Eingangs erwähnten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, 4. September 1895.

Z. 125.947.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.	k. k. Handels-Ministeriums	Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 107. **Wien, 12. September 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Finanzen, des Handels und des Ackerbaues vom 25. August 1895,*) betreffend die Ergänzung der Bestimmungen der Ministerial-Verordnung vom 10. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 134, über das Verbot der Einfuhr von mit Theerfarbstoffen gefärbten Weinen.

Im Einvernehmen mit den betheiligten kgl. ungarischen Ministerien wird die Verordnung vom 10. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 134, betreffend das Verbot der Einfuhr von mit Theerfarbstoffen gefärbten Weinen, dahin ergänzt, dass in dem Falle, wenn durch die im Sinne dieser Verordnung ausgeführte Untersuchung der Rothweine mittelst Bleiessig und Amylalkohol eine Färbung mit Theerfarbstoffen nicht nachgewiesen wird, noch eine weitere Untersuchung der Rothweine mit gelbem Quecksilberoxyd nach Massgabe der den Aemtern zugekommenen Instruction vorzunehmen ist.

Nur wenn beide Untersuchungen ergeben, dass der Wein ungefärbt ist, dürfen die Zollämter denselben zur Einfuhr zulassen.

In Zweifelsfällen, bezw. bei dem durch die Untersuchung bestätigten Verdachte einer Färbung mit Theerfarbstoffen ist jedenfalls vor der Zurückweisung des Weines das Gutachten einer der im Punkte 5 der Ministerialverordnung vom 10. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 125, genannten österreichischen oder ungarischen Versuchsanstalten einzuholen.

Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Kielmansegg m. p. **Böhm** m. p. **Blumfeld** m. p. **Wittek** m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 8. September 1895, Z. 52.709, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Datum vom 31. August 1895 hat das Reichseisenbahnamt in Berlin dem Centralamte die nachstehende Mittheilung zugehen lassen:

„Nachdem eine Prüfung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Boizenburger Stadt- und Hafenbahn ergeben hat, dass sie, weil ohne Bedeutung für den allgemeinen Verkehr, nicht als eine Eisenbahn im Sinne der Reichsverfassung, sondern nur als sogenannte Kleinbahn (eine Bahn von lediglich örtlicher Bedeutung) angesehen werden kann, ist auf die Ausübung der Reichsaufsicht über diese Bahn bis auf Weiteres verzichtet worden. Hienach sind auch die Voraussetzungen weggefallen, unter denen dieses Unternehmen in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterworfenen Eisenbahnen aufgenommen worden war, und ist nunmehr anzunehmen, dass diese Bahn nicht in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, die den Eisenbahnen durch das Uebereinkommen

*) Enthalten in dem am 1. September 1895 ausgegebenen LXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 136.

auferlegt sind. In Rücksicht hierauf gestattet sich das Reichseisenbahnamt, das Centralamt unter Bezugnahme auf den Art. 58 des internationalen Uebereinkommens ergebenst zu ersuchen, die Streichung der Boizenburger Stadt- und Hafenbahn in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterworfenen Eisenbahnen Deutschlands, in der sie bei A II (Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung) unter Nr. 15 aufgeführt ist, vornehmen zu wollen."

Das Centralamt hat die gewünschte Streichung vollzogen und davon den bei dem internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten für sich und zum Zwecke der Kenntnissgabe an die Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet, unterm 4. September 1895 Nachricht gegeben.

Wien, am 8. September 1895.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Kufstein zur tirolisch-bayerischen Grenze bei Reit im Winkel.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister in Kufstein, Dr. Josef Praxmarer, im Vereine mit Dr. Emil Fischnaler, Advocaten in Kufstein, und Rudolf Tschamler, behördlich autorisirten Civilingenieur in Innsbruck, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Kufstein der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur tirolisch-bayerischen Grenze bei Reit im Winkel im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 24. August 1895. Z. 32.499.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, und § 1327 a. b. G.-B. zu bezahlende Rente für die Witwe und der Erziehungsbeitrag für die Kinder des bei einer Zugsentgleisung getödteten Bahnbediensteten sind unter Berücksichtigung der ihnen aus dem Pensionsfonde der Bahn zukommenden Beträge zu bemessen. Erwerbsunfähige Kinder des Verunglückten haben dann keinen Anspruch auf ein besonderes Versorgungscapital, wenn auch der Verunglückte nach seinem Familienstande und seinen Einkommensverhältnissen nicht im Stande gewesen wäre, ihnen ein solches zu hinterlassen.

(Entscheidung vom 20. Februar 1895, Z. 2156.)

In Folge Entgleisung des Zuges wurde der im Dienste der k. k. Staatsbahnen stehende Conducteur A. derart verletzt, dass er noch am nämlichen Tage starb. Mit Berufung auf § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, begehrte die Witwe B. im eigenen Namen und in dem ihrer vier Kinder vom k. k. Eisenbahnärar an Schadensersatz die Zahlung des Betrages von 22.100 fl. oder für sich selbst eine Rente von 500 fl. bis zu ihrer Wiederverehelichung oder ihrem Tode, für die erwerbsfähige minderjährige Tochter C. ein Versorgungscapital von 1000 fl. und für jedes der drei unversorgten minderjährigen Kinder ein Versorgungscapital von 1000 fl. und bis zur vollen Selbsterhaltungsfähigkeit noch eine Rente von jährlich 300 fl.

Das Gericht erster Instanz erkannte unter Abweisung des Klagebegehrens rücksichtlich der C. und theilweisen Stattgebung des übrigen Klageinhaltes der Witwe B. eine jährliche Rente von 76 fl. 37 kr. vom Todestage des A. an bis zu ihrer Wiederverehelichung oder ihrem Tode, und jedem der drei unversorgten minderjährigen Kinder eine jährliche Rente von 50 fl. vom Todestage des Vaters an bis zur Selbsterhaltungsfähigkeit als Schadensersatz zu, und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Da von geklagter Seite ein die Haftpflicht nach § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ausschliessender Umstand weder geltend gemacht wurde, noch geltend gemacht werden konnte, ist es zweifellos, dass im vorliegenden Falle in Betreff der Schadenersatzpflicht das eben bezogene Gesetz, demnach der § 1327 a. b. G.-B. Anwendung findet, wonach der hinterlassenen Gattin und den Kindern des Getödteten dasjenige ersetzt werden muss, was ihnen hiedurch entgangen ist. Es ist im Sinne dieser Gesetzesstelle gelegen, dass bei der Berechnung des Schadenersatzes nur die fixen Bezüge des Verunglückten zur Zeit des Unfalles zur Grundlage genommen werden, da das erkennende Gericht nur mit feststehenden Factoren rechnen und sich nicht mit einer Wahrscheinlichkeitsrechnung befassen darf, demnach weder auf die Länge der Zeit, während welcher der Verunglückte wahrscheinlich noch Dienste geleistet haben würde, noch auf die Anhoffung künftiger Beförderung reflectiren kann.

Es ist unbestritten, dass A. zur Zeit des Unfalles an Jahresgehalt 400 fl., an Quartiergeld 120 fl. und an Bekleidungsbeitrag 40 fl. hatte. Was die Meilengelder per 240 fl. jährlich betrifft, so können dieselben nicht unter die fixen Bezüge gerechnet werden, weil sie sich als eine Vergütung der mit dem Fahrdienste verbundenen Mehrauslagen darstellen. Letzteres gilt auch vom Bekleidungsbeitrage. Es bleiben daher nur der Jahresgehalt und das Quartiergeld, zusammen 520 fl. als Grundlage der Schadensbemessung. Wenn man hievon den zur Bestreitung des Unterhaltes für den Verunglückten erforderlichen, gewiss nicht zu hoch gegriffenen Betrag von 100 fl. abzieht, so verbleibt für die Hinterbliebenen ein Betrag von 420 fl. jährlich, wovon nach dem von der geklagten Partei selbst angelegten Massstabe auf die Witwe die Hälfte per 210 fl. entfällt, während die andere Hälfte den minderjährigen Kindern gebührt. Die minderjährige C. kommt hier nicht in Betracht, da dieselbe nach Inhalt der Klage bereits 22 Jahre alt ist und deshalb als selbsterhaltungsfähig angesehen werden muss.

Von dem auf die Witwe B. entfallenden Betrage per 210 fl. ist jedoch die Pension jährlicher 133 fl. 33 kr., welche sie zugestandenermassen vom k. k. Eisenbahnärar bezieht, in Abrechnung zu bringen, da sonst das k. k. Eisenbahnärar diesen Betrag doppelt, einmal als Pension und dann als Schadenersatzbetrag, zu zahlen hätte. Es bleibt daher der Restbetrag von 76 fl. 67 kr. per Jahr als Rente für die Witwe B. Aus gleichem Grunde ist von dem auf die minderjährigen Kinder entfallenden Betrage jährlicher 210 fl. der Erziehungsbeitrag von zusammen 60 fl., welchen die Witwe jährlich für die minderjährigen drei Kinder vom Eisenbahnärar erhält, in Abzug zu

bringen, so dass ein Restbetrag von 150 fl., also 50 fl. per Kind, verbleibt.

Bemerkt wird, dass die Zuerkennung eines Entschädigungscapitals unstatthaft erscheint, da hiedurch die durch § 1327 a. b. G.-B. gezogenen Grenzen der Entschädigung überschritten würden, vielmehr nur die Form der Rente dem dem § 1327 zu Grunde liegenden Principe entsprechend erscheint. Der Anspruch auf ein Versorgungscapital von je 1000 fl. für die minderjährigen drei Kinder erscheint schon deshalb unstichhältig, weil nach den klägerischerseits selbst geschilderten Vermögensverhältnissen des verunglückten A. letzterer gar nicht in der Lage war, ein Versorgungscapital seinen Kindern zu geben, somit diesem Anspruche § 1327 a. b. G.-B. entgegensteht.

Ueber Appellation beider Streittheile sprach das Oberlandesgericht in theilweiser Abänderung des erstrichterlichen Urtheils jedem der vier minderjährigen Kinder das angesprochene Versorgungscapital von 1000 Gulden zu.

In den Gründen wird ausgeführt, dass auch auf die onerosen Bezüge des Verunglückten, nämlich die Meilengelder, Rücksicht zu nehmen sei, da er darüber frei verfügen konnte. Ebenso sei die Möglichkeit der Erhöhung seiner Bezüge in Betracht zu ziehen, weil er gesund und tadellos im Dienste war.

Durch die zugesprochene Rente sei der Entschädigungsanspruch der Kläger nicht gänzlich getilgt, sondern es war allen vier Kindern überdies ein Versorgungscapital zuzusprechen, weil der Verlust des Vaters sich zwar durch eine Geldsumme nicht gänzlich ersetzen lasse, dieser Verlust aber einigermassen ausgeglichen werden könne, wenn den Kindern des im Dienste durch fremdes Verschulden Verunglückten eine Geldsumme zuerkannt werde, welche ihre Lebensstellung erleichtert und ihr Fortkommen ermöglicht.

Der Revisionsbeschwerde des Geklagten stattgebend, fand der Oberste Gerichtshof in Abänderung der oberlandesgerichtlichen Entscheidung den reformirten Theil des erstrichterlichen Urtheils aus folgenden Gründen wieder herzustellen:

Nach § 1327 a. b. G.-B. ist im Falle des aus einer körperlichen Verletzung erfolgten Todes nebst allen Kosten der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getödteten das zu ersetzen, was ihnen durch das Ableben ihres Ernährers entgangen ist. Das Gesetz hat dadurch klar ausgedrückt, dass ausser den durch die körperliche Verletzung und durch den Tod verursachten Kosten nur das zu ersetzen sei, was die hinterlassene Frau und die Kinder des Getödteten bezogen haben würden, wenn die Verletzung nicht eingetreten und der Tod nicht erfolgt wäre. Dass im gegebenen Falle den Kindern des A. mehr entgangen wäre, als in erster Instanz denselben zugesprochen wurde, dass insbesondere A. bei seiner Stellung als Conducteur und bei seinem Familienstande jemals in die Lage gekommen wäre, für seine Kinder namhafte Summen in Ersparung zu bringen und denselben Versorgungscapitalien zu hinterlassen, ist umsoweniger anzunehmen, als nach den eigenen Angaben der Kläger A. im allergünstigsten Falle erst im Alter von 58 Jahren, im Jahre 1903, das Maximum der für ihn erreichbaren Bezüge im Gesammtbetrage jährlicher 1080 fl. hätte erlangen können. Demzufolge kann der Anspruch auf Zuerkennung von Versorgungscapitalien als im Gesetze begründet nicht angesehen werden.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Der Vorstand einer Station ist nicht verpflichtet, Reexpeditions-Verfügungen auf telegraphischem Wege zu treffen.

Absender hatte am 20. October 1894 die Verfügung getroffen, dass eine von ihm aufgegebene Sendung dem Empfänger in der Bestimmungsstation nicht ausgehändigt werden solle. Der Vorstand der Versandtstation hat die Verfügung aber erst am 21. October, und zwar mittelst der Post befördert, und es war bei Ankunft dieser in der Bestimmungsstation das Gut bereits ausgefolgt. Der Absender behauptete, dadurch einen Schaden von 75 fl. 65 kr. erlitten zu haben, dessen Ersatz er von der Eisenbahn beanspruche. Dabei kam auch der Umstand in Betracht, dass der Kläger dem Stationsvorstand gesagt hatte, dass, wenn es anders nicht möglich wäre, er die telegraphische Disposition verlange.

Die erste Instanz hat die Klage abgewiesen und die königliche Curie — entgegen der Ansicht der zweiten Instanz, welche die Bahn wegen verspäteter Beförderung der Verfügung verantwortlich machen wollte — der Abweisung sich angeschlossen, im Wesentlichen mit folgender Begründung:

1. Der Vorstand hat mit der brieflichen Beförderung kein Versäumniss begangen;
2. auch die Absendung am 21. October statt am 20. October involvirt keinen Schadenersatz für die Bahn. Es war Pflicht des Klägers, zu beweisen, dass seine Verfügung noch am 20. October hätte geschehen können;
3. eine Schadenersatzpflicht der Bahn könne daraus nicht erwachsen, dass die Verfügung zuerst durch eine Reexpeditionsstation der Bestimmungsstation zuging, da der Vorstand der Versandtstation nicht wissen konnte, dass die Sendung die Reexpeditionsstation bereits passirt hatte.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien — Eger: Umgestaltung der Absperrschranken bei Wegübersetzungen in mehreren Stationen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die in Folge Herstellung von Central-Weichenstellungs-Anlagen vorzunehmende Umgestaltung der Absperrschranken bei den Wegübersetzungen der Stationen Absdorf-Hippersdorf, Gr.-Weikersdorf, Ziersdorf, Limberg-Maissau und Eggenburg für den 13. und 14. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 16.914.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Erweiterung der Desinfectionsanlage in Kolin.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 4. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde die Erweiterung der Desinfectionsanlage in der Station Kolin genehmigt. [30. August, Z. 45.625.]

— (Bauliche Herstellungen in km 398·826 und 398·844.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 18. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Vergrösserung des Durchlasses in km 398·826 der Strecke Polep—Leitmeritz und für die Errichtung einer Wegdohle in km 398·844 rechts der Bahn genehmigt. [24. August, Z. 43.100.]

— (Verlegung der Desinfectionsanlage in Tetschen.) Die bisher in dem Locomotiv- und Werkstätten-geleise der Station Tetschen situirt gewesene Desinfectionsanlage wurde in die am Verbindungsbahnhofe befindlichen Geleise I und II verlegt. [31. August, Z. 50.937.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Eisenbrod—Tannwald: Zugschranken bei Wegübergängen.) Auf Grund des Ergebnisses der am 15. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Herstellung von Zugschranken bei den Wegübergängen in km 12·9 bis 13·0, 13·0/1 bis 13·7/8 der Linie Eisenbrod—Tannwald der Bauconsens ertheilt. [26. August, Z. 42.535.]

Kleinbahn von Beraun nach Koněprus. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und die Feststellung der feuersicheren Herstellungen, betreffend das Project für eine schmalspurige, ausschliesslich dem Frachtenverkehre dienende, von der Station Beraun der Böhmischen Westbahn zu den Kalksteinbrüchen bei Koněprus und zur Königshofer Cementfabrik führende Kleinbahn auf den 18. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [H.-M.-Z. 52.359.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Umgestaltung der Einfahrtversicherungsanlage der Station Neusattl an der Seite gegen Chodau.) Durch die Einführung des doppelgeleisigen Betriebes in der Strecke Chodau—Neusattl ist die Umgestaltung der Einfahrtversicherungsanlage der Station Neusattl an der Seite gegen Chodau nöthig geworden. Die bisher bestandenen Signale verbleiben, und es wird noch rechts von der Bahn ein neues Distanzsignal aufgestellt, das für die am unrichtigen Geleise verkehrenden Manipulationszüge, welche die Beistellung und Abholung der Wagen beim Johannschacht besorgen, Geltung hat. Für diese Fahrten wird ausser diesem Distanzsignale auch das bestehende Einfahrtssignal gestellt werden. [G.-I.-Z. 14.258.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung eines Reservoirwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Typenpläne für einen zweiachsigen Reservoirwagen mit Bremse, nach welchen die Wien-Floridsdorfer Mineralölfabrik einen Waggon mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der landesbefugten Maschinenfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft herstellen zu lassen beabsichtigt, genehmigt. [Z. 48.034.]

— (Activirung der Blockeinrichtungen für das Fahren in Raumdistanz in den Strecken Wien—Floridsdorf und Prerau—Leipnik.) Im Laufe dieses Sommers wurden auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Strecken Wien—Floridsdorf und Prerau—Leipnik die dort hergestellten Blockeinrichtungen für das Fahren in Raumdistanz activirt. Auf der Strecke Wien—Floridsdorf dienen zu diesem Zwecke die Ausfahrtssemaphore auf der Nordseite des Bahnhofes Wien, das Distanzsignal der Station Wien gegen Floridsdorf, ein einarmiges Mastsignal in km 2·4/5 für die Fahrtrichtung Wien—Floridsdorf, ein einarmigs Mastsignal in km 3·6 für die Fahrtrichtung Floridsdorf—Wien, das Distanzsignal der Station Floridsdorf gegen Wien und der Ausfahrtssemaphor auf der Südseite des Hauptbahnhofes Floridsdorf. Zur Blockirung der Strecke Prerau—Leipnik stehen folgende Signale in Anwendung: die Ausfahrtssemaphore auf der Nordseite des Hauptbahnhofes Prerau, das Distanzsignal der Station Prerau gegen Leipnik, ein einarmiges Mastsignal in km 184·5/6 für die Fahrtrichtung gegen Leipnik, sieben zweiarmige Mastsignale in km 185·7, 187·2/3, 189·0, 190·7, 192·4/5, 194·2 und 195·9 für beide Fahrtrichtungen, dann ein einarmiges Mastsignal in km 197·5/6 für die Fahrtrichtung gegen Prerau, das Distanzsignal der Station Leipnik gegen Prerau und der Ausfahrtssemaphor auf der Südseite der Station Leipnik. Diese beiden Blocklinien sind sonach für jede Verkehrsrichtung einerseits durch den Ausfahrtssemaphor, andererseits durch das Distanzsignal abgeschlossen. Normal stehen die Mastsignale auf „Verbot der Fahrt", und es sind dieselben mit Ausnahme der Blockabschlusssignale deblockirt, d. h. nicht elektrisch verschlossen. Alle Signale einer Fahrtrichtung sind gegenseitig in Abhängigkeit gebracht. An den Grenzen der einzelnen Blockabschnitte befinden sich Blockposten (Blockbuden), von welchen aus die Stellung der Mastsignale erfolgt. Die Blockapparate der einzelnen Blockposten sind entweder mit Schienencontacten oder mit isolirten Schienen zu dem Zwecke in Verbindung gebracht, dass trotz der Rückstellung des Mastsignals auf „Verbot der Fahrt" das in der Fahrtrichtung zurückliegende nächste Mastsignal nicht früher deblockirt werden kann, als bis der Zug den Schienencontact erreicht, bezw. die isolirte Schiene vollständig überfahren hat. Ist ein Zug in eine Blockstrecke vollständig eingefahren, so bringt der Blockwärter das am Anfange des Blockabschnittes für die betreffende Fahrtrichtung aufgestellte Mastsignal aus der Stellung „erlaubte Fahrt" in jene auf „Verbot der Fahrt" und verschliesst dieses Signal in dieser Stellung elektrisch. Dieser Blockabschnitt wird erst dann für einen nachfolgenden Zug wieder frei, wenn der vorangegangene Zug in den folgenden (zweitnächsten) Blockabschnitt vollständig eingefahren ist, also das nächste Signal passirt hat und dieses hinter dem Zuge auf „Verbot der Fahrt" zurückgestellt, sowie elektrisch verschlossen (blockirt) wurde. [G.-I.-Z. 16.593.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau):

7. September. Wegen Abbrennens der hölzernen Brücke bei km 2 der Localbahn Dolina-Wygoda wurde der Verkehr auf dieser Localbahn eingestellt.

7. September. In Folge Brandbeschädigung der Eisenbahnbrücke in km 41·8 der Strecke Hatna—Kimpolung wurde der Gesammtverkehr in der Theilstrecke Gurahumora—Kimpolung bis auf Weiteres eingestellt.

8. September. Bei der beschädigten Brücke in km 41·8 der Strecke Gurahumora—Kimpolung wurde der Personen- und Gepäcksverkehr mit Umsteigen wieder aufgenommen. Der Güterzugsverkehr bleibt bis auf Weiteres eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Esztergom (Gran) — Almás-Füzitö. (Bau einer Flügelbahn zum Donauufer: Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 102 vom 25. August verlautbart die mit Erlass vom 29. Juli, Z. 79.292/III, der Esztergom—Almás-Füzitöer Localbahn-Actiengesellschaft ertheilte Concession zum Baue und Betriebe einer von Profil 301/302 der gesellschaftlichen Linie abzweigenden, 1·3 km langen, bis zum Donauufer führenden Flügelbahn. Diese im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauende Flügelbahn ist vorläufig mit Ausschluss der Personenbeförderung bis auf Weiteres nur für den Frachtenverkehr bestimmt. Durch diese Flügelbahn werden die an der Flügelbahn Annavölgy-Tokod der Linie Esztergom—Tokod—Almás-Füzitö und die südlich von der gleichnamigen Station gelegenen Tokoder Kohlenreviere und die dortigen Waldschläge am kürzesten Wege mit der Donau verbunden.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betrieb. (Politisch-administrative Begehung der Flügelbahn Ligettér-Kápolnatér.) Am 7. September fand unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums Dr. Rudolf Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der gesellschaftlichen Betriebslinie VIII. Bezirk—Budapester Centralfriedhof nächst Kerepes im Bereiche der Gemarkung der Gemeinde Köbánya (Steinbruch) vom Ligettér abzweigenden, bis zum Kápolnatér zu erbauenden Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 und 93) statt.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Pozsony (Pressburg). (Verkehrsübergabe.) Am 27. August wurde die Pressburger Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Das ungarische Eisenbahnnetz. (Ausdehnung desselben am Ende des Jahres 1894.) Dem officiellen Ausweise zufolge betrug Ende des Jahres 1893 die Baulänge der im Betriebe gestandenen Eisenbahnen 12.648·958 Kilometer, die Betriebslänge 12.874·194 Kilometer. Der Ausweis für Ende 1894 ergibt eine Zunahme desselben mit Jahresschluss. Es betrug nämlich die

	Baulänge	Betriebslänge
	Kilometer	
der kgl. ungar. Staatsbahnen	7.180·84	7.317·15
der gesellschaftlichen Hauptbahnen	1.319·98	1.338·60
der Vicinalbahnen	4.636·10	4.729·82
der Local- und Strassenbahnen	77·84	76·37

Das ungarische Eisenbahnnetz hatte sonach zum Schlusse des vorigen Jahres eine Ausdehnung von 13.214·77 Bau- und 13.461·95 Betriebskilometern. Zweigeleisig waren 764·07 Kilometer Hauptbahnen, 3 Kilometer Vicinalbahnen und 15·8 Kilometer Strassenbahnen.

Ausland.

Russland. (Neue Tarife.) In Nr. 641 der „Tarifsammlung der russischen Eisenbahnen" ist der neue allgemeine Tarif der 1. und 2. Eisenbahngruppe veröffentlicht worden, der am 1./13. Juli in Kraft trat, an Stelle des seit dem 1./13. October 1893 bestehenden Tarifes. Besagte Tarifausgabe verdient besondere Berücksichtigung, weil darin die Waarentransporte in directem Verkehr auf dem gesammten Bahnnetz und für alle Waaren einheitlich taxirt werden, mit Ausnahme derjenigen, für welche besondere Berechnungen existiren (Getreide, Eisen, Kerosin, Naphtharückstände, Zucker, Flachs, Vieh, Salz, Kohlen und Fische) und weil in der Geschichte des Tarifwesens dieser Ausgabe die hervorragendste Stelle zukommt wegen der grossen Vereinfachung des complicirten Mechanismus. Die vorläufig noch in Kraft bleibende Theilung der Eisenbahnen in zwei Gruppen bringt in das Tarifsystem nur eine ganz unbedeutende Complication, im Uebrigen nähert sich der in einem Buch herausgegebene Tarif der 1. und 2. Eisenbahngruppe in bedeutendem Masse dem allgemeinen Tarif der russischen Eisenbahnen. Der neue Tarif enthält zwei wesentliche Reformen: erstens wurde durch das Gesetz vom 20. December 1894 dem Tarifconseil überlassen, die Tarifnormen, die in den Statuten der Privatbahnen angegeben sind, zu überschreiten; von diesem Recht machte der Conseil in dem Sinne Gebrauch, dass die Waaren 1. Classe, die auf den Staatsbahnen zu $^1/_{10}$ Kop. pro Pud und Werst taxirt werden und auf den Privatbahnen zu $^1/_{12}$ (da in ihren Statuten der höchste Satz $^1/_{12}$ ist) in Bezug auf den Tarif vereinigt sind durch Festsetzung eines allgemeinen Satzes von $^1/_{10}$ Kop. pro Pud und Werst für alle Bahnen, mit dem bestehenden Rabatt je nach den Entfernungen, und in dieser Form traten die im Tarif der 1. und 2. Gruppe angegebenen Sätze vom 1. Juli in Kraft; zweitens enthält der neue Tarif alle die Tarife, die schon vom 6. Mai eingeführt sind für den Transport von Waaren in Schnellzügen. (Zum Unterschied von den Waaren, die in gemischten und Passagierzügen befördert werden.) [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 3. August mit 23 Passagieren und 824 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 15 Colli Holzwaaren, 29 Colli Esswaaren, 31 Colli Alkohol, 207 Colli Kaffee, 80 Colli Zucker, 300 Colli Mehl, 19 Colli Zündhölzchen, 3950 Stück verschiedene Hölzer; nach Samarang 2 Colli Schuhwaaren, 50 Colli Mehl, 50 Colli Erdwachs; nach Batavia 25 Colli Erdwachs; nach Padang 2 Colli Kurzwaaren, 70 Colli Bier; nach Bagdad 10 Colli Manufacte, 40 Colli Zündhölzchen, 63 Colli Glaswaaren; nach Suez 33 Colli Zucker, 6 Colli Seilwaaren; nach Gedda 4 Colli Porzellanwaaren, 50 Colli Zucker, 75 Colli Zündhölzchen; nach Aden 45 Colli Mehl, 38 Colli Myrrhe-Gummi; nach Hodeidah 10 Colli Porzellanwaaren, 16 Colli Papier, 4 Colli Metallwaaren; nach Massaua 61 Colli Metallwaaren, 2 Colli Alkohol, 60 Colli Zucker, 85 Colli Bier; nach Zanzibar 40 Colli Mehl, 175 Colli Manufacte; nach Mombassa 50 Colli Mehl; nach Kurrachee 18 Colli Metallwaaren, 11 Colli Glasperlen, 20 Colli Manufacte, 4 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Spielkarten; nach Bagdad 12 Colli Manufacte, 1 Collo Fez; nach Bassorah 96 Colli Manufacte, 21 Colli Papier, 5 Colli Farben, 26 Colli Glaswaaren; nach Bombay 251 Colli Metallwaaren, 264 Colli Manufacte, 57 Colli Garne, 63 Colli Holzwaaren, 311 Colli Glaswaaren, 67 Colli Lampen, 37 Colli Knöpfe, 42 Colli Kurzwaaren, 64 Colli Glasperlen, 26 Colli Spielwaaren, 4 Colli Erdwachs, 33 Colli Esswaaren, 4 Colli Schuhwaaren, 6 Colli Fez, 124 Colli Farben, 105 Colli Wein, 18 Colli Seife, 500 Colli Kartoffeln, 3 Colli Droguen, 4 Colli Musikinstrumente, 25 Colli Quecksilber, 3 Colli Cognac; nach Cannanore 4 Colli Metallwaaren; nach Mangalore 31 Colli Metallwaaren; nach Colombo 4 Colli Manufacte, 3 Colli Metallwaaren; nach Rangoon 55 Colli Metallwaaren, 6 Colli Lampen, 23 Colli Glaswaaren, 7 Colli Manufacte; nach Mulmeni 2 Colli Garne; nach Sidney 7 Colli Insectenpulver; nach Madras 22 Colli Metallwaaren, 4 Colli Holzwaaren, 13 Colli Manufacte, 5 Colli Papier, 21 Colli Garne, 4 Colli Glasperlen; nach Singapore 36 Colli Manufacte, 61 Colli Garne, 36 Colli Papier, 4 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Glasperlen, 8 Colli Metallwaaren, 10 Colli Holzwaaren; nach Calcutta 440 Colli Manufacte, 64 Colli Garne, 85 Colli Metallwaaren, 21 Colli Lampen, 56 Colli Glaswaaren, 123 Colli Papier, 32 Colli Knöpfe, 20 Colli Glasperlen, 10 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Spielwaaren, 41 Colli Wein, 55 Colli Naphthalin, 43 Colli Farben, 4 Colli Holzwaaren, 65 Colli Spielkarten, 3 Colli Knöpfe, 39 Colli Glasperlen; nach Penang 9 Colli Manufacte, 10 Colli Garne, 30 Colli Papier, 2 Colli Schuhwaaren, 3 Colli Kurzwaaren, 37 Colli Manufacte; nach Bangkok 34 Colli Garne; nach Soerabaya 50 Colli Mehl, 8 Colli Garne, 8 Colli Manufacte; nach Batavia 5 Colli Manufacte, 42 Colli Garne; nach Samarang 8 Colli Papier, 5 Colli Manufacte, 15 Colli Bier; nach Cheribon 32 Colli Garne; nach Padang 3 Colli Manufacte; nach Macassar 3 Colli Manufacte; nach Hongkong 45 Colli Bier, 4 Colli Manufacte, 50 Colli Holzwaaren; nach Manila 11 Colli Papier, 3 Colli Glasperlen, 55 Colli Garne, 25 Colli Metallwaaren; nach Shanghai 18 Colli Wein; nach Kobe 15 Colli Manufacte, 5 Colli Farben, nach Yokohama 10 Colli Spirituosen, 10 Colli Wein. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 783.155 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schluss der Postschiffahrten auf der Strecke Passau—Linz—Wien—Budapest.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die bestehenden Postschiffahrten auf der Strecke Passau—Linz—Wien—Budapest heuer wie folgt geschlossen:

Passau—Linz: Letzte Fahrt in beiden Richtungen am 19. September.

Wien—Linz: Letzte Bergfahrt von Wien am 19. September und letzte Thalfahrt von Linz am 21. September; ab 16. September erfolgt die Abfahrt und Ankunft von, bezw. in Wien ausschliesslich am Landungsplatze Wien-Praterquai.

Wien—Budapest: Letzte Bergfahrt von Budapest am 28. September und letzte Thalfahrt von Wien am 30. September.

Die Localschiffahrten zwischen Passau—Linz, laut Sommerfahrplan vom 1. Mai 1895, werden mit 19. September geschlossen. Es findet demnach am 19. September noch um 5 Uhr 30 Minuten Früh die Thalfahrt von Passau nach Linz statt, wogegen die Nachmittags-Bergfahrt von Linz nach Passau unterbleibt.

Wien—Pressburger Personenfahrten. Abfahrt von Wien (Weissgärber) täglich um 4 Uhr Nachmittags; letzte Thalfahrt am 21. October; Abfahrt von Pressburg nach Wien täglich um 6 Uhr Früh, letzte Bergfahrt am 22. October.

Posen. (Wartheschiffahrt im Jahre 1894.) Laut des Jahresberichtes der Handelskammer zu Posen für das Jahr 1894 begann die Schiffahrt auf der Warthe im Jahre 1894 schon in den letzten Tagen des Februar. Der erste Schleppzug erreichte Posen am 3. März. Der letzte fuhr am 19. December von Posen ab.

Das Frühjahrshochwasser stieg nicht über 330 cm (am 23. März). Seinen Ablauf verlangsamten Regenfälle im April. Vom 27. Juni ab erfuhr in Folge starker Regengüsse der im Juni schon auf 46 cm gesunkene Wasserstand eine kräftige Aufbesserung bis auf 240 cm (am 4. Juli), die von der Schiffahrt nach Möglichkeit ausgenützt wurde. Den geringsten Wasserstand des Jahres hatte der 7. September mit 20 cm, wobei indessen die leichteren Dampfer Posen noch erreichten, während die schwereren vorübergehend gezwungen waren, die von ihnen bugsirten Schleppkähne schon in Obornik abzuwerfen. Vom 7. September ab erfolgte wiederum ein Steigen des Wassers bis auf 98 cm (am 8. November), und der Rest der übernommenen Transport-Verpflichtungen konnte bei dem darauf langsam sinkenden Wasserstande abgewickelt werden.

Wenn die Betriebsergebnisse der Dampfschiffahrt trotz des verhältnissmässig guten Wasserstandes keine günstigen zu nennen sind, so lag dies nicht etwa an ungewöhnlich schlechten Transportverhältnissen, sondern an der gedrückten Lage der Schiffahrt überhaupt und an den Folgen des Wettbewerbes, die auf der Warthe umso schärfer hervortreten, als ihr ein grosses Hinterland mit stark entwickelter Industrie fehlt und ausserdem der

fast allein in landwirthschaftlichen Erzeugnissen vorhandene Thalverkehr beträchtlichen Schwankungen unterliegt.

Befördert wurden im Jahre 1894 von den Dampfern der Firma Hermann & Comp. in Stettin und der Vereinigten Warthe-schiffer nach Station Posen 451.705 Centner, von Station Posen 490.242 Centner.

Wie in den früheren Jahren wurden auch im Betriebsjahre zahlreiche fremde Kähne bugsirt, deren Ladung in den genannten Zahlen aber nicht enthalten ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 3. September im Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Privilegirte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“

Georg Freiherr von Heeckeren als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ablauf der Functionsdauer gelöscht.

— Bei dem k. k. Landes- als Handelsgerichte in Brünn wurde am 28. August in das Handelsregister eingetragen:

Bei der Gesellschaftsfirma:

„Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft“

die Löschung des Verwaltungsrathes Gustav Winterholler über Ableben, dagegen wurde die Wahl des J. U. Dr. August Ritter von Wieser, mähr.-schles. Landesadvocat und Bürgermeister der Landeshauptstadt Brünn, Dr. Adalbert Johanny, Bürgermeister in Mähr.-Ostrau, und Nathan Lichtenstern, Realitätenbesitzer in Mähr.-Ostrau, als Verwaltungsräthe mit dem statutenmässigen Firmirungsrecht eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 91 (Chimay-Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden, und zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 8 (Reichs-eisenbahnen in Elsass-Lothringen) der Nachtrag III erschienen. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 91 wird das im Jänner 1886 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat August 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—
Hafer	31·85	—	31·85	—	—	—	—	—
Erbsen	1·09	—	—	1·09	—	—	—	—
Bohnen	203·17	—	—	203·17	—	—	—	—
Raps	41·22	130·28	100·15	71·35	102·32	—	102·32	—
Wicken	—	—	—	—	—	—	—	—
Leinsamen	101·27	—	—	101·27	—	—	—	—
Leindotter	22·32	—	—	22·32	—	—	—	—
Thymothe	17·09	—	—	17·09	—	—	—	—
Diverse	2.441·61	1.113·30	1.599·46	1.955·45	100·95	—	—	100·95
Zusammen	2.859·62	1.243·58	1.731·46	2.371·74	203·27	—	102·32	100·95
Versicherungswerth . . fl.	60.250	12.580	20.583	52.247	2.700	—	1.500	12.000
Spiritus	4.603·16	429·04	210·00	4.822·20	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	75.609	6.864	3.360	79.113	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	1	1	1	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	560	300	560	300	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	1	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	300	—	300	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	160	—	160	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	11	—	—	11	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	16.707	—	—	16.707	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	11	—	—	11	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	16.707	—	—	16.707	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	9.700	—	—	9.700	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages V zum Tarife, Theil III, Heft 1, vom 1. Mai 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 gelangt der oben genannte Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

I. Einführung geänderter Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gross-Meseritsch, Namiest, Segen-Gottes und Trebitsch der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und den Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits.

II. Einführung directer Frachtsätze zwischen Luschtěnitz (Oesterr. Nordwestbahn) einerseits und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits.

III. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen, und

IV. Berichtigungen.

Dieser Nachtrag kann demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. September 1895. [654]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Gebührenberechnung bei Sendungen nach und von der neuerrichteten Station Baden-Frachtenbahnhof, welche am 15. September 1895 für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern jeder Art eröffnet wird.

Die Gebührenberechnung bei Sendungen nach und von der Station Baden-Frachtenbahnhof erfolgt im Allgemeinen auf Grund der für diese Station im Nachtrag II zu dem vom 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger ausgewiesenen Entfernungen nach dem Localtarife.

Insoweit jedoch für die Stationen Pfaffstätten und Baden im Anhange zum Localtarife, Theil II, und in anderen Tarifen Frachtsätze für die frachtgutmässige Beförderung von Stück- und Wagenladungsgütern, Fahrzeugen, Leichen und lebenden Thieren enthalten sind oder solche Frachtsätze in sonstiger Weise verlautbart sind, so finden dieselben bis zur Einführung entsprechender Frachtsätze für die Station Baden-Frachtenbahnhof, bezw. bis zu ihrem Ausserkrafttreten für Sendungen von, bezw. nach Baden-Frachtenbahnhof Anwendung, und zwar gelangt, wenn für beide Stationen solche Frachtsätze bestehen, die nicht gleich hoch sind, der niedrigere Frachtsatz zur Berechnung. — Bei Beschränkung der Giltigkeit solcher Frachtsätze nur für eine Verkehrsrichtung finden dieselben selbstverständlich auch für Baden-Frachtenbahnhof nur in der betreffenden Verkehrsrichtung Anwendung.

Wien, am 10. September 1895. [655]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Umschlagsverkehr via Verciorova.

Berichtigung eines Ausnahmetarifes.

Ab 15. September 1895 werden polirte Eisen- und Stahlwaaren nicht mehr zu den Sätzen der Abtheilung B, sondern zu den Sätzen der Abtheilung C des Ausnahmetarifes Nr. 3 abgefertigt.

In dem zweiten, in Klammern gesetzten Absatze der Position 3 des Ausnahmetarifes Nr. 3 B (Seite 14) ist demgemäss zwischen den Worten „versilbert und emaillirt“ das Wort „polirt“ einzuschalten.

Wien, am 9. September 1895. [656]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Poprádthaler Localbahnen.)

Eröffnung der Tátra-Lomnitzer Localbahn.

Mit Bezug auf die im Verordnungs-Blatte Nr. 77 l. J. betreffs Ausgabe der mit 15. Juli ins Leben getretenen neuen Tarife der Poprádvölgyer Localbahnen erschienene Publication wird hiemit mitgetheilt, dass die Tátra-Lomnitzer Localbahn am 1. September 1895 dem Verkehre übergeben wurde.

Budapest, am 1. September 1895. [657]

Sonstige Nachrichten.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Neuer Kilometerzeiger.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass am 15. September zu den auf sämmtlichen Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen giltigen Localtarifen für den Transport von Personen und Reisegepäck, sowie Eil- und Frachtgütern vom 1. Februar 1892 herausgegebenen Kilometerzeiger der Nachtrag VI in Kraft tritt. Dieser Nachtrag, durch welchen die bisher erschienenen Nachträge I—V in ihrem ganzen Umfange ausser Kraft gesetzt werden, enthält die Aenderung, bezw. Ergänzung des „Inhaltsverzeichnisses“ und der „Einleitung“ des Kilometerzeigers, Aenderung, bezw. Berichtigung von Stationen, Aenderung, bezw. Eliminirung der Zeichen vor einzelnen Stationsnamen, Eliminirung, Berichtigung, bezw. Ergänzung von Kilometer-Entfernungen, Kilometer-Entfernungen für den Verkehr der Bahnhöfe in Miskolcz, Pozsony und Zágráb unter einander, Ergänzung des Abschnittes I des Kilometerzeigers und schliesslich die Ausserkraftsetzung der im Abschnitte III des Kilometerzeigers enthaltenen Tabelle rücksichtlich der Haltestellen und Ersetzung derselben durch eine neue Tabelle.

Norddeutsch-Sächsischer und Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Ausnahmetarif für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren.) Am 1. September traten in den Ausnahmetarifen für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren (Abtheilung a Spielwaaren) Aenderungen dahin ein, dass für Mengen von 5000 kg ebenfalls die Frachtsätze für Mengen von 10.000 kg, jedoch mit einem Zuschlage von 0·08 Mk. für 100 kg angewendet werden.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II. ((Nachtrag IV.) Mit Giltigkeit vom 1./13. September alten/neuen Stils wird zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil II, der IV. Nachtrag eingeführt. Er enthält Berichtigungen der allgemeinen Tarifvorschriften und Ergänzungen und Berichtigungen des Waarenverzeichnisses nebst Güterclassification. Soweit dadurch Tariferhöhungen oder Verkehrerschwernisse in Frage kommen, gelten diese erst vom 3./15. October. Druckstücke sind auf den Verbandsstationen kostenfrei erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1357	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sand aus der Pos. E- 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Grosslack	Laibach U.K.B.	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Transporte hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 16	kr. 10	kr. 6	Im Kartirungswege		
					Laibach transit				18	11	7			
1358	Oesterr. Nordwestbahn		Güter der Classe I	Gross-Priesen	Wien (Oe.N.W.B.) und vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	kr. a) 231 b) 231	kr. 172 151	kr. 59 80	Im Kartirungswege		
			II						a) 200 b) 200	172 151	28 49			
			A						a) 143 b) 143	129 116	14 27			
1359	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1895 gelangt für die zur Neuanlage eines Braunkohlen-Bergwerkes in Grasseth dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Falkenau a. d. Eger bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											

Berichtigung. Oesterr. Nordwestbahn. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 101 vom 29. August 1895, unter fortl. Nr. 1303, enthaltene Publication ist in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" dahin zu berichtigen, dass die Schleppbahngebühr für den Verkehr von Budischau nach Aussig-Landungsplatz nicht 6, sondern 9·5 Pfennig pro 100 kg beträgt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 108. | Wien, 14. September 1895. | VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 31. August 1895, Z. 28.200, an mehrere Handels- und Gewerbekammern, betreffend die Unthunlichkeit einer Verfügung, dass Tarife vor Ablauf eines Jahres nicht erhöht werden dürfen.

In Beantwortung der Eingabe vom . . . . , enthaltend die Bitte um hierämtliche Einwirkung auf die Eisenbahn-Verwaltungen in dem Sinne, damit die Eisenbahn-Frachttarife und speciell die Exporttarife nur mit einer Minimalgeltungsdauer von einem Jahre erstellt werden, wird der geehrten Kammer Nachstehendes eröffnet:

Angesichts des grossen Aufwandes an Arbeit und Kosten, welcher mit der Tariferstellung für die Bahnverwaltungen verbunden ist, erscheint es schon im eigenen Interesse der letzteren gelegen, die Tarife thunlichst lange in Wirksamkeit zu belassen und nicht schon nach kurzem Bestande ohne zwingende Veranlassung durch neue Tarife zu ersetzen.

Dagegen würden bei einer ausnahmslosen Normirung des gewünschten Termines die Interessen der Frachtgeber in der Richtung ungünstig beeinflusst werden, dass die Erstellung directer Tarife mit Stationen solcher Staaten, in welchen die Aenderung, bezw. Erhöhung der Tarife vor deren einjährigem Bestande zulässig ist, wie dies z. B. bei Deutschland zutrifft, wesentlich erschwert wäre.

Was speciell die Gewährung von Frachtermässigungen mit einer Minimalgeltungsdauer von einem Jahre betrifft, so wäre eine derartige Beschränkung der Actionsfreiheit der Bahnen in der Zugestehung von Frachtbegünstigungen ebenfalls keineswegs im Interesse des verfrachtenden Publicums gelegen.

Die Eisenbahn-Verwaltungen unterstützen nämlich häufig einzelne Industrien mit Rücksicht auf herrschende schlechte Geschäftsconjuncturen durch Gewährung von Frachtermässigungen, welche aber, sobald eine Besserung der Geschäftslage eintritt und daher die für die Gewährung der Ermässigung bestimmend gewesenen Gründe entfallen, wieder aufgehoben werden. Sollte nun die Aufhebung einer Frachtermässigung vor deren einjährigem Bestande nicht möglich sein, so würden die Eisenbahnen, wenn eine frühere Besserung der Geschäftslage auch nur vermuthet werden kann, sich zur Gewährung der Ermässigung nur selten entschliessen.

Ausserdem würden der gewünschten Neuerung auch die Bestimmungen der Concessionsurkunden einiger wichtiger Eisenbahnen hindernd im Wege stehen, so jene der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Südbahn-Gesellschaft und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, indem den erwähnten Bestimmungen zufolge die genannten Bahnverwaltungen berechtigt sind, die Wiedererhöhung ermässigter Tarifsätze und sohin auch von Frachtbegünstigungen innerhalb der concessionsmässigen Grenzen schon nach dreimonatlicher Anwendung dieser ermässigten Sätze vorzunehmen.

Aus den vorangeführten Gründen, deren Würdigung von der bewährten Einsicht und Sachkenntniss der geehrten Kammer sicher erwartet werden darf, sieht sich das Handelsministerium zu seinem Bedauern ausser Stande, dem gestellten Ansuchen Folge zu geben.

Wien, am 31. August 1895.

Der Leiter des k. k Handelsministeriums:

Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Neutitschein nach Stramberg.

Das k. k. Handelsministerium hat der Gemeindevertretung der Stadt Neutitschein als Concessionärin der k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von Neutitschein nach Stramberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. August 1895. Z. 45.032.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Kwasney zur Station Smiřitz und Ausdehnung auf eine Variante von Opočno zur Station Josefstadt-Jaroměř.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bürgermeister der Stadtgemeinde Dobruschka, Josef Archleb, mit dem Erlasse vom 16. Juni 1895, Z. 28.365 (Verordnungs-Blatt Nr. 73 vom 25. Juni 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Kwasney über Dobruschka und Opočno zur Station Smiřitz der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn auf die Variante von Opočno zur Station Josefstadt-Jaroměř der letztgenannten Bahn ausgedehnt und die Dauer der obigen Bewilligung auf neun Monate verlängert.

Wien, am 27. August 1895. Z. 41.803.

Elektrisches Licht an Bord von Schiffen.

Das General-Comité von „Lloyds Register of British and Foreign Shippings“ hat — wie die „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“ berichten — die folgenden Aenderungen zum Reglement, betreffend die Benützung elektrischen Lichtes an Bord von Schiffen, herausgegeben.

Leitungen und Stromkreise.

Der Querschnitt der Kupferleitung in Kabeln soll mindestens so gross gewählt werden, dass per Quadratzoll nicht mehr als 1000 Ampère fliessen (1·55 Ampère pro 1 mm²). Einzelne Drähte von grösserem Durchmesser als Nr. 14 oder von kleinerem Durchmesser als Nr. 18 der „standard wire gange“ sollen nicht verwendet werden (das ist von 2·11 mm, bezw. von 1·24 mm Durchmesser). Für tragbare Leitungen soll gelitztes Kabel von hinreichender Leitungsfähigkeit und Biegsamkeit benützt werden. Der Isolationswiderstand aller Drähte, einschliesslich der tragbaren, soll nach 24stündigem Liegen unter Wasser nicht weniger als 600 Megohm per Meile (statute mile) betragen (960 Megohm per 1 km). Das Isolirmaterial soll nicht wahrnehmbar erweichen, wenn es der Temperatur von 180° F. (86·6° C.) ausgesetzt wird. Wenn Kautschuk als Isolirmaterial verwendet wird, soll der Draht zunächst mit einer Lage Naturgummi bedeckt werden, dann einen Separator erhalten, weiters eine Lage vulkanisirten Kautschuks und schliesslich ein gummirtes Leinenband aufgelegt haben. Das Ganze ist sodann zusammen zu vulkanisiren.

Das Kabel ist dann am besten mit einer wasserdichten Umklöppelung zu schützen. Drähte, welche mit anderem Material als Kautschuk isolirt sind, müssen denselben Bedingungen bezüglich des Isolationswiderstandes und der Dauerhaftigkeit entsprechen.

Verbindungen.

Anschlüsse von Zweigleitungen oder Anschlüsse zwischen diesen und Leitungen für kleinere Stromkreise sind in eigenen, wasserdicht construirten Abzweigkasten auszuführen oder die Kupferdrähte müssen sorgfältig verlöthet und die Isolirung vollkommen hergestellt sein, so dass die Verbindungsstellen wasserdicht sind. Die Verbindungsstellen der Hin- und Rückleitungen dürfen einander nicht gegenüber liegen. Alle Verbindungen müssen an zugänglichen Orten liegen; in Kohlenmagazinen, Ladungsräumen, Depots dürfen keine Leitungsverbindungen angeordnet sein. Zur Löthung ist nur Kolophonium als Flussmittel zu benützen. Wo möglich, sollen die Leitungen so gelegt sein, dass sie in allen Theilen leicht zugänglich sind; wo sie in Holzleisten verlegt sind, sollen die Decken derselben angeschraubt und nicht angenagelt sein. Dabei ist zu achten, dass sich in den Holzleisten kein Wasser ansammeln könne. Kabel, welche mit eigenem Metallpanzer versehen sind, oder welche durch eine Armirung von galvanisirtem Drahte geschützt werden, können ohne Leisten, also offen verlegt sein. Sie sollen aber von angeschraubten Bändern, nicht von Haken, getragen werden. Scharfe Biegungen von Kabeln sind zu vermeiden.

Alle Leitungen, welche dem Wetter oder der Feuchtigkeit ausgesetzt sind, sollen mit Bleimänteln versehen oder sonstwie geeignet geschützt sein. Wo grosse Hitze herrscht, sollen nicht Holzleisten benützt werden; die Kabel sollen aber da durch Eisenverschalungen geschützt sein oder, wo sie nicht mechanischen Beschädigungen ausgesetzt sind, mit galvanisirtem Drahte armirt und am Deck oder an Balken durch Klammern getragen werden, die nicht mehr als 12 Zoll (305 mm) von einander entfernt sind. Kabel, welche durch Laderäume, Kohlenmagazine, Depots etc. führen, oder welche nicht jederzeit zugänglich sind, sollen in sicherer Weise gegen Beschädigungen geschützt sein, am besten durch Eisenverschalung. Wenn sie in Metallröhren geführt werden, müssen diese sicher getragen und so angeordnet sein, dass sich in ihnen Wasser nicht ansammeln kann.

Wo Kabel Wände, Schoten oder andere Eisenconstructionen passiren, sind Zwischenlagen aus Walzblei, hartem Holz oder vulkanisirtem Fiber anzuwenden, welche das Kabel gegen Beschädigung schützen. Wo Kabel Decke passiren, sind sie durch Metallröhren zu führen, welche mit Holz oder vulkanisirtem Fiber gefüttert und sicher am Deck befestigt sind. Diese Metallröhren sollen die Deckfläche genügend hoch überragen, dass nie Wasser über sie gelangen kann. Wo Kabel wasserdichte Schoten passiren, sind sie durch Metallstopfbüchsen zu führen.

Auf Schiffen, welche Räume haben, die abwechselnd als Passagier- und Laderäume benützt werden, müssen die Lampen in diesen Räumen wegnehmbar installirt

sein und die Leitungsenden so angeordnet werden, dass sie mit starken Metalldeckeln verschlossen werden können. Die Ausschalter und Bleisicherungen müssen ausserhalb dieser Räume installirt sein; wenn sie aber doch innerhalb derselben angebracht sind, müssen sie in starken Metallkasten mit wohlverschliessbaren Deckeln verlegt sein, die sie unzugänglich machen.

Vertheilung.

Ein Hauptschaltbrett ist im Dynamoraum anzuordnen, zu welchem alle auf dem Schiffe verlegten Leiterkreise führen. Dort ist jeder Leiterkreis mit einem Ausschalter und einer Bleisicherung auszustatten. Die Nebenschaltbretter für weitere Stromvertheilungen sind an geeignet gewählten Stellen anzuordnen, und ist jedes solche Nebenschaltbrett ebenfalls mit Ausschalter und Bleisicherung für jeden Zweigkreis auszustatten. Wenn Schiffe nach dem Doppelleitersystem eingerichtet sind, sollen beide Leiter jedes Stromkreises, einschliesslich der Lampenstromkreise, mit Bleisicherungen versehen sein. In Fällen, wo elektrisches Licht als Taglicht und Seitenpositionslicht benützt wird, sind die Ausschalter dieser Lichter an solche Orte zu verlegen, dass sie beständig unter Controle des Wachofficiers bleiben und nicht von der Mannschaft und den Passagieren gehandhabt werden können.

Die Schaltbretter sollen aus Schiefer oder anderem unbrennbaren Material erzeugt sein. Die Ausschalter sollen Momentunterbrechung haben und so construirt sein, dass sie nur entweder vollen Schluss oder volle Unterbrechung machen können, eine Mittelstellung aber nicht gestatten. Sie sollen grosse Reibungsflächen haben, und ihre Leitungsfähigkeit soll nicht kleiner sein als jene der Drähte, an welchen sie angeschlossen sind. Bleisicherungen sollen in jedem Haupt- und Zweigleiterkreis angeordnet sein, und zwar am Schaltbrette so nahe wie möglich beim Ausschalter des betreffenden Stromkreises. Wenn das Schaltbrett nicht in der Nähe der Dynamo liegt oder wenn mehr als eine Dynamo auf jedem der Leiterkreise arbeiten können, dann müssen auch Bleisicherungen in der Hauptleitung so nahe wie möglich bei jeder der Dynamoklemmen eingeschaltet sein. Alle anderen Bleisicherungen müssen ebenfalls an zugänglichen Stellen montirt und so nahe wie möglich vom Anfangsende des Drahtes angeordnet sein, den sie schützen sollen. Sie müssen auf Schiefer oder anderem unbrennbaren Material montirt und so eingerichtet sein, dass das geschmolzene Metall nicht eine Quelle von Gefahr sein kann. Wenn sie Deckel haben, müssen diese unbrennbar sein.

Alle Schmelzdrähte sollen aus leicht schmelzbarem und nicht oxydirbarem Metalle erzeugt und so dimensionirt sein, dass sie nicht abschmelzen, wenn der Strom um 100 Percent stärker als der normale wird, d. h. wenn 2000 Ampère per Quadratzoll (3·1 Ampère per 1 mm^2) des Querschnittes des zu schützenden Drahtes fliessen. Die Schmelzdrähte für Zweigleitungen zu einzelnen Lampen aber sollen, wenn sie aus Zinn sind, nicht grössere Dimensionen als Nr. 22 S. W. G. (0·71 mm) haben. Die Bleisicherungen sollen für jede Kabelgattung besonders dimensionirt sein, so dass es nicht möglich werden kann, eine stärkere Bleisicherung für ein schwächeres Kabel zu benützen. Wenn einsetzbare Schmelzdrähte eingerichtet sind, soll bei einem jeden Ausschalter eine genaue Anweisung über Dicke der Schmelzdrähte für jeden Stromkreis vorhanden sein.

In dampferfüllten oder feuchten Räumen sollen alle Lampenausschalter und Bleisicherungen wasserdicht construirt oder in wasserdichten Kasten untergebracht sein, welche in Charnieren bewegliche oder abnehmbare, wasserdicht schliessende Deckel haben. In Kohlenmagazinen sind keine Ausschalter oder Bleisicherungen anzubringen. Es dürfen keine Splissungen in den Kabeln sein, welche von den Dynamos zum Hauptschaltbrett führen, noch in jenen, welche dieses Schaltbrett mit den Nebenschaltbrettern verbinden; auch dürfen von diesen Kabeln Abzweigungen zu den Lampen nicht gemacht werden. Wenn mehrere Dynamos installirt sind, von welchen keine die gesammte erforderliche Leistung abzugeben vermag, ist für jede Dynamo ein Ampèremeter anzuordnen.

Verbindungen mit dem Schiffskörper.

Auf Schiffen, die nach dem Einleitersystem eingerichtet sind, sollen sämmtliche Verbindungen mit dem Schiffskörper zugänglich sein. Solche Verbindungen für einzelne Lampen oder für minder starke Kabel sollen mittelst Messingschrauben von nicht weniger als $^3/_8$″ (9·6 mm) Durchmesser hergestellt werden, welche in Eisen oder Stahl sorgfältig einzuschrauben sind und Weissmetallunterlagen zwischen Draht und Schiffskörper haben sollen, oder es sollen die Drähte direct an die Weissmetallunterlagen gelöthet sein. Bei stärkeren Kabeln oder bei Verbindungen der Dynamopole sind die Kabeldrähte in Schuhe von Messing oder Kupfer zu löthen und diese an den Schiffskörper zu nieten, wobei das Eisen der Schiffswand metallisch rein zu machen und die Contactfläche nicht kleiner als der achtfache Kupferquerschnitt des Kabels zu halten ist.

Schiffe, welche Petroleum verfrachten.

Das Einleitersystem darf in keinem Theile der Schiffsanlage benützt werden. In Räumen, wo eine Ansammlung von Petroleumdämpfen möglich ist, dürfen weder Ausschalter noch Bleisicherungen installirt werden, und müssen die Lampen mit einem doppelten luftdichten Glasverschluss ausgestattet sein. Alle Drähte in solchen Räumen haben Bleimäntel zu besitzen oder mit einem Material isolirt zu sein, das vom Petroleum nicht angegriffen wird. In dem Pumpenraum dürfen nicht Verbindungsstellen von Kabeln oder Leitungen vorhanden sein, ebenso dürfen dort nicht Ausschalter oder Bleisicherungen installirt werden; die Drähte für jede dort angeordnete Lampe sind vielmehr in einem ausserhalb des Pumpenraumes gelegenen Abzweigkasten an die Speiseleitung anzuschliessen.

Die folgenden Paragraphe, betreffend den Einfluss von elektrischen Anlagen auf die Compasse, wurden als Rathschläge und nicht als Vorschriften angefügt.

Lage der Dynamos und Elektromotoren.

Die Lage und die Construction der Dynamos und Elektromotoren soll so gewählt werden, dass eine Beeinflussung der Compasse nicht stattfindet. Stärkere Dynamos und Elektromotoren sollen wenigstens 50′ (15·2 m) vom Regelcompass entfernt sein.

Kabel.

Auf Schiffen, welche Gleichstrom-Dynamos haben und nach dem Einleitersystem eingerichtet sind, soll kein Kabel in weniger als 15′ (4·6 m) Abstand von den

Compassen geführt sein; für Kabel, welche stärkere Ströme führen, sollen noch grössere Abstände gewählt werden. Wenn es nothwendig wird, ein Kabel innerhalb der erwähnten Entfernung vom Compass zu führen, dann sind für alle Theile des Schiffes, welche von diesem Kabel Strom erhalten, concentrische Leitungen oder das Zweileitersystem einzurichten und Hin- und Rückleitung in der Nähe des Compasses so nahe wie möglich neben einander zu verlegen.

Erprobung der Compasse.

Die Compasse sind bei nicht arbeitenden Dynamos zu adjustiren, worauf das Schiff in die verschiedenen Course gebracht wird und Compassablesungen bei mit voller Geschwindigkeit laufenden Dynamos gemacht werden, während ihre Stromkreise geschlossen und offen sind. Dabei sind alle möglichen Combinationen im Ein- und Ausschalten jener Stromkreise vorzunehmen, welche in der Nähe von Compassen führen. Diese Ablesungen sind mit jenen zu vergleichen, welche bei nicht arbeitenden Dynamos erhalten wurden, und ist jede grössere Abweichung zu beheben, bevor das Schiff ausläuft.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Brünn: Güterschuppen in Brünn.) Für das Project zur Herstellung eines Theiles des neuen Güterschuppens auf dem in Erweiterung begriffenen Nordbahnhofe in Brünn wurde der Bauconsens ertheilt. [31. August, Z. 51.184.]

— (Linie Wien—Krakau: Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer von der M.-Ostrauer Montanbahn abzweigenden, zur Jureček'schen Brettsäge und Hannoveranischen Bauanstalt führenden Schleppbahn für den 14. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric betraut. [G.-I.-Z. 16.969.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Verkaufshütte in Bistritz a. H.) In der Station Bistritz am Hostein wird für Zwecke der Graf Wrbna'schen Güterdirection in Holleschau eine Lebensmittel-Verkaufshütte aufgestellt. [26. August, Z. 46.850.]

— (Linie Dzieditz—Saybusch-Zabłocie: Legung eines Wasserrohres nächst Bielitz.) Für Zwecke der Stadtgemeinde Bielitz wird oberhalb des Tunnels nächst der Station Bielitz ein Rohrstrang der städtischen Wasserleitung gelegt. [24. August, Z. 46.849.]

— (Localbahnlinie Zauchtl—Bautsch: Oderufer-Schutzbauten.) Das Project, betreffend die Schutzbauten für die Sicherung des linken Oderufers zwischen km 13·937 und 14·010 der Localbahnlinie Zauchtl—Bautsch wurde zur Ausführung genehmigt. [24. August, Z. 45.815.]

— (Erweiterung der Wasserbeschaffungsanlage nächst Zauchtl.) Das Project, betreffend die Erweiterung der nächst km 15·8,9 der Localbahn Zauchtl-Bautsch für Zwecke des Adolf Schittenhelm in Zauchtl errichteten Wasserbeschaffungsanlage zum Steinbruchbetriebe des Genannten wurde zur Ausführung genehmigt. [26. August, Z. 46.264.]

— (Linie Krasna—Rožnau: Herstellung einer Schleppbahn und Umwandlung einer Personen-Haltestelle.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 6. August durchgeführten politischen Begehung wurde für die Errichtung einer normalspurigen Schleppbahn von der Personen-Haltestelle Střitesch zu den gräflich Kinsky'schen Holzlagerplätzen in Zubřy, sowie für die Umwandlung der genannten Personen-Haltestelle in eine öffentliche Ladestelle für ganze Wagenladungen der Bauconsens ertheilt. [24. August, Z. 49.455.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauliche Herstellung in km 335·9/336·0.) In km 335·9/336·0 der Strecke Karwin—Dombrau wurde ein neuer Fussweg-Niveauübergang hergestellt. [30. August, Z. 51.145.]

Localbahn Časlau-Zawratetz. (Errichtung eines Wächterhauses in der Haltestelle Skowitz.) Das von der Oesterr. Nordwestbahn als betriebführenden Verwaltung vorgelegte Project für die Errichtung eines Wächterhauses in der Haltestelle Skowitz der Localbahn Časlau-Zawratetz wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 42.738.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseänderung.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für eine Geleiseanlage in der Vorgartenstrasse und für eine Trassenänderung der Geleise in der Rudolfstrasse behufs Einbindung der Geleise der neuen Wagenremise im II. Bezirk in die bestehenden Tramwaygeleise wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung gesendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 50.817.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Telephonanlage in M.-Ostrau.) Es hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die in der Station M.-Ostrau bestehende Telephonanlage in der Weise zu erweitern, dass in der Transitokanzlei im Amtsgebäude des Vorbahnhofes eine Sprechstelle errichtet und als Mittelstation in die Telephonleitung zwischen dem Expeditleiter und dem Umladeperron eingeschaltet wird. Diese Telephonsprechstelle wurde im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn errichtet, welche Behörde auch die Leitungsarbeiten durch ihre Organe besorgen liess. [G.-I.-Z. 13.283.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau):

13. September. In der Strecke Dolina—Wygoda wurde der Verkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monate Mai.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monate Mai auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 43 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.294 km und einer Gesammtleistung von 16,606.136 Zugkilometer, bezw. 330,154.433 Achskilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet 2060, gegen 4185 in demselben Monate des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 870 (gegen 1579 im Vorjahre) durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1255 (gegen 2606 Verspätungen im Vorjahre) zur Last fallen. Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 76 (gegen 86 im Vorjahre) und auf 1 Million Achskilometer 4 (gegen 4 im Vorjahre).

In Folge der Verspätungen wurden 819 Anschlüsse versäumt (gegen 1819 in demselben Monate des Vorjahres).

Werden die einzelnen Bahngebiete nach dem geometrischen Mittel aus den auf 1 Million Zugkilometer und 1 Million Achskilometer entfallenden Verspätungen geordnet, so nehmen die Württembergischen Staatseisenbahnen, die Bahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin und die Badischen Staats-Eisenbahnen die ungünstigsten Stellen ein.

Wird nach dem geometrischen Mittel der aus den Anschlussversäumnissen sich ergebenden Verhältnisszahlen geordnet, so treten die Werrabahn, die Bahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln und zu Essen an die ungünstigsten Stellen.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Empel nach Burgsteinfurt.) Einem örtlichen Comité ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebenbahn von Empel über Borken, Ramsdorf, Stadtlohn, Ahaus und Heek nach Burgsteinfurt ertheilt worden.

— (Schliessung der Güternebenstelle Crone a. Br.) Die zur Station Klahrheim gehörige Güternebenstelle in Crone a. Br. wird mit Ende September geschlossen.

Frankreich. (Eröffnung von Bahnstrecken.) Von der Strassenbahn Voiron-Saint Béron ist die Strecke von les Echelles (Departementsgrenze) bis Saint Béron dem Betriebe übergeben worden;

die im Maasdepartement gelegene Localbahn Bauzée-Verdun (37·5 km) ist am 28. Mai mit den Zwischenstationen Rignaucourt, Montrecourt, Heippes, Louilly Lemmes, Louhesne und Mixenville, sowie der Haltestelle Maison Rouge dem Verkehre übergeben worden;

die im Departement Côte d'Or gelegene Strassenbahnstrecke von Fontaine Française nach Pouilly sur Vingeanne (6·483 km) ist am 1. Juni mit der Zwischenstation Saint Seine sur Vingeanne eröffnet worden;

die Westbahn hat am 22. Juni von der Linie Dieppe—le Havre die Zweigbahn les Ifs-Etretat (14·965 km) mit den Zwischenstationen Roberville, Yport und les Loges Vaucottes sur Mer, sowie der Haltestelle Bordeaux Bénouville in Betrieb genommen, ferner hat die

Nordbahn am 1. Juli die grösstentheils eingeleisige Linie Haubourdin—Saint André (11·44 km) mit den Zwischenstationen Sequedie (Haltestelle), Lomme und Lambersat (Haltestelle) eröffnet.

— (Neuer Kohlentarif.) Auf Grund einer Anfrage des Abgeordneten Graux wurde die Regierung am 25. Mai 1894 durch die Tagesordnung aufgefordert, von den Eisenbahn-Gesellschaften Tarifermässigungen für Kohlen und Dünger zu erwirken. Nach langen Verhandlungen haben nunmehr die West- und Nordbahn einerseits und die West-, Nord-, Orléans-, Grosse Gürtel- und Staatsbahn andererseits folgende Tarife zur Genehmigung vorgelegt: In der Beziehung Nord-Westbahn soll der Tarif bei Aufgabe von 10 t betragen: bis 25 km 7 Cts., von 26—50 km 5 Cts., von 51—100 km 4 Cts., von 101—150 km 3 Cts,, von 151—500 km 2 Cts. und über 500 km 1·5 Cts. für 1 tkm. Ausserdem soll bei Aufgabe von 100 t noch eine Ermässigung von 15 pCt. von diesen Sätzen, aber nur von der reinen Fracht, nicht von den Abfertigungs- und Nebengebühren gewährt werden. In der Beziehung Nord-Staatsbahn soll der Tarif bei Aufgabe von 10 t betragen: bis 200 km 8 Frcs. für die Sendung, von 201—300 km 3 Cts., von 301—400 km 1·5 Cts. und über 400 km 1 Cts. für 1 tkm Diese Sätze werden aber für die an der Linie Chartres — Saumur — Bordeaux und westlich davon gelegenen Stationen wie folgt ermässigt: bis 200 km 7 Frcs. für die Sendung, von 201—300 km 2·5 Cts., von 301—400 km 1·2 Cts. und über 400 km 1 Cts. für 1 tkm. Der Hauptzweck dieser Tarife besteht darin, die einheimische Kohle gegen den englischen Wettbewerb zu schützen.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Italien. (Eisenbahn Bologna-Verona:) Wir wir dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen, hat der Minister für öffentliche Arbeiten die Fortsetzung und Fertigstellung der Strecke San Felice—Poggiorneso der Linie Bologna—Verona angeordnet.

— (Erythräische Eisenbahn.) Binnen Kurzem wird eine Expedition von Ingenieuren sich nach Massaua begeben, um die Projecte für die neue Eisenbahn von Saati nach Ghinda aufzustellen. Gegenwärtig existirt in der erythräischen Colonie nur die eine Linie von Massaua nach Saati, 27 km lang. Die Entfernung zwischen Saati und Ghinda beträgt 34 km. Von Asmara ist Ghinda 35 km entfernt.

— (Eisenbahn Carmignano-Bocca d' Ombrone.) Mit Ministerialdecret vom 10. August ist das principielle Project der Unternehmer Angiolo Forti, Donato Piccardi und Giuseppe Gazzella für eine Secundärbahn von Carmignano durch die Thäler von Forrone und Elzana nach Bocca d' Ombrone genehmigt worden. Diese 5700 m lange Linie soll insbesondere zum Transport von Steinen aus dem Steinbruche von Golfolina und von Feldfrüchten aus dieser Gegend dienen.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn im Monate Juli.) Die approximativen Einnahmen der Mittelmeerbahn betrugen im Monate Juli 10,136.906·94 Lire. Hievon entfallen 9,719.910·60 L. auf das Haupt- und 416.996·34 L. auf das Secundärnetz. Im Vorjahre hatten in derselben Zeitperiode die Einnahmen 9,743.165·25 L. betragen, und waren 9.320.086·17 L. auf das Haupt- und 422.079·08 L. auf das Secundärnetz entfallen. Es ist demnach eine Zunahme von 393.741·69 L. zu verzeichnen. Die kilometrische Einnahme war im Juli 1895 für das Hauptnetz 2205·56 L., gegen 2162 L. im Juli 1894, und 382·92 L. für das Secundärnetz, gegen 426·77 L. im Juli 1894.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. (Betriebslängen der den Bahnen des Vereines am 1. Juli unterstellten Strecken.) Anfangs Juli gehörten dem Verein 77 Eisenbahn-Verwaltungen an, und zwar:

a) 48 deutsche Eisenbahn-Verwaltungen (hierunter 20 preussische Eisenbahn-Directionen),
b) 19 österreichisch-ungarische Eisenbahn-Verwaltungen,
c) 4 niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahn und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centraleisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn,
f) 1 rumänische Verwaltung (kgl. Rumänische Staatseisenbahnen), und
g) 1 russisch - polnische Verwaltung (die Warschau - Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland gelegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 498·79 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 79.331·30 km.

Hievon kommen auf:

1. a) die preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen	26.541·94 km	
b) die bayerischen (einschl. pfälz.) Eisenbahn-Verwaltungen	5.787·02 „	
c) die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung	2.832·37 „	
d) die württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung	1.717·50 „	
e) die badische Staatseisenbahn-Verwaltung	1.511·64 „	
f) die Reichseisenbahn-Verwaltung in Elsass-Lothringen	1.766·10 „	
g) die Verwaltungen der übrigen deutschen Staats- und Privateisenbahnen	4.094·66 „	
die deutschen Verwaltungen zusammen		44.251·23 km
2. österreichisch - ungarische Verwaltungen (k. k. Oesterreichische Staatsbahnen 8700·66 km, kgl. Ungarische Staatsbahnen 10,677·58 km)		28.358·80 „
3. bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		105·05 „
4. niederländische Verwaltungen		2,755.67 „
5. luxemburgische „		166·17 „
6. belgische „		702·88 „
7. rumänische „		2.499·18 „
8. russisch-polnische Verwaltungen		492·32 „
Gesammtbetriebslänge		79.331·30 km

Die Vereinsbahnen hatten Anfangs Juli 1894 eine Ausdehnung von 77.991·45 km; das Netz desselben ist daher in der Zeit vom 1. Juli 1894 bis dahin 1895 um 1339·85 km gewachsen.

An dem Zuwachs sind betheiligt:

die deutschen Verwaltungen	mit 699·86 km	oder 52·23 pCt.
die österreichisch-ungarischen Verwaltungen	mit 633·10 km	oder 47·25 pCt.
die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen	mit 6·89 km	oder 0·52 pCt.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 37·94 km lange Strecke Callies—Arnswalde der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg und die 15·52 km lange Strecke Löbau — Weissenberg i. S. der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 1. August dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Die Kilometerzeiger Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Hannover, Cassel und Münster) und Nr. 43 (Prignitzer Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden, und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" ist der Nachtrag II erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 39 und Nr. 43 werden die im Juli 1891, bezw. Februar 1894 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXI. Stückes.) Das am 9. September herausgegebene CLXI. Stück enthält unter

Nr. 1380: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 7. September 1895, Z. 15.429/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steiermark nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CLXII. Stückes.) Das am 10. September herausgegebene CLXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1381: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

— (Inhalt des CLXIII. Stückes.) Das am 11. September herausgegebene CLXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1382: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. September 1895, Z. 85.942, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirkes Tamsweg im Herzogthume Salzburg nach Niederösterreich.

Nr. 1383: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. September 1895, Z. 84.899, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Comitaten in Ungarn wegen Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des CLXIV. Stückes.) Das am 12. September herausgegebene CLXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1384: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. September 1895, Z. 141.923, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen in den politischen Bezirken Bischofteinitz, Chotěboř, Deutschbrod und Pisek.

Nr. 1385: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 8. September 1895, Z. 140.430, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren ungarischen Comitaten nach Böhmen.

Nr. 1386: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 10. September 1895, Z. 15.715, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Tamsweg im Herzogthume Salzburg nach Oberösterreich.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat August 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	100·42	100·42	—	393·20	59·90	221·27	231·83
Roggen	1059·14	101·00	318·77	841·37	303·69	—	303·69	—
Gerste	—	—	—	—	94·93	85·63	13·32	167·24
Hafer	198·47	—	100·51	97·96	—	—	—	—
Erbsen	97·36	—	97·36	—	245·60	—	—	245·60
Bohnen	75·08	—	—	75·08	239·52	—	239·52	—
Raps	8·90	—	2·02	6·88	15·86	194·44	114·73	95·57
Wicken	171·05	0·73	0·73	171·05	334·43	—	—	334·43
Leinsamen	557·55	—	—	557·55	—	—	—	—
Rübensamen	258·23	—	—	258·23	—	-	—	—
Mohn	67·41	—	—	67·41	194·95	—	—	194·95
Kleesaat	—	—	—	—	—	—	—	—
Senf	87·34	—	4·04	83·30	—	—	—	—
Diverse	260·92	105·28	135·85	230·35	188·33	—	75·75	112·58
Zusammen	2841·45	307·43	759·70	2389·18	2010·51	339·97	968·28	1382·20
Versicherungswerth ö.W. fl.	34.089	5.848	9.879	30.058	19.534	2.903	7.134	15.303
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	3	—	—	3	2	—	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	3.000	—	—	3.000	4.000	—	—	4.000
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	2.500	—	—	2.500
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	1.500	—	—	1.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages I zum Getreide-Specialtarif vom Schiffahrtsbeginn 1895.

Mit 25. September 1895 tritt der I. Nachtrag zum obigen Tarif in Kraft, wodurch sämmtliche Frachtsätze der Tariftabelle A des genannten Specialtarifes um 4 Kreuzer per 100 kg erhöht werden.

Wien, am 11. September 1895. [658]

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Theil IV, 1. Heft, und des I. Nachtrages zum zugehörigen Anhange.

Mit 1. October 1895 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. Juni 1894 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Borke (Theil IV, Heft 1), sowie der I. Nachtrag zum zugehörigen Anhange in Kraft.

Ersterer enthält die Aufnahme der Station Eben als Reexpeditionsstelle, dann neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze für Holz, Borke, Friesen aus Holz und Friesbrettchen, ferner Berichtigungen etc., letzterer Erweiterung der Coursdifferenzen.

Exemplare des I. Nachtrages zum Tarife sind zum Preise von 40 Heller für das Stück, Exemplare des I. Nachtrages zum zugehörigen Anhange unentgeltlich bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Wien, am 9. September 1895. [659]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch - Bayerisch - Schweizerischer Güterverkehr.

Aufhebung der beiden Tarife vom 1. December 1873.

Die seit 1. December 1873 giltigen Tarife für den Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr, nämlich der Tarif für den Verkehr mit der Schweizerischen Nordostbahn und weiter (einschliesslich der Frachtsätze für Genf transit und Verrières transit), ferner der Tarif für den Verkehr mit den Vereinigten Schweizerbahnen treten mit sämmtlichen Nachträgen am 31. December 1895 ausser Kraft.

Wien, am 9. September 1895. [660]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Gütertarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 gelangt der Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 4, enthaltend Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der in ihrem Betrieb stehenden Localbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen und der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen andererseits nebst einem Anhang, Coursdifferenzen enthaltend, zur Einführung.

Durch diesen neuen Tarif treten die im Instructionswege zum Theil IV, Heft Nr. 2, vom 1. October 1887 eingeführten Frachtsätze für Holzspäne zur Bier- und Essigklärung von Bereg-Szt. Miklós nach Mannheim B.B., Mannheim H.L.B., Mannheim-Neckarvorstadt und Ludwigshafen a. Rhein ab 15. November 1895 ausser Kraft.

1.

Bis zur Ausgabe des Gütertarifes, Theil II, Heft Nr. 6, gelten die im gegenwärtigen Tarif enthaltenen Frachtsätze für die badischen Stationen Heidelberg Hauptbhf., Mannheim und Schwetzingen jeweils auch für die Stationen

Heidelberg Hauptbhf. und Schwetzingen } der Main-Neckarbahn
sowie für
Mannheim und Mannheim-Neckarvorstand } der Hessischen Ludwigs-Bahn

mit folgenden Ausnahmen:

Im Verkehre mit	ist directe Abfertigung unzulässig
I. Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen.	nach oder von Heidelberg Hauptbahnhof, Schwetzingen M.N.B. } Stationen der Main-Neckarbahn sowie nach oder von Mannheim H.L.B., Station der Hessischen Ludwigs-Bahn
Bóba	
Devecser	
Fužine	
Gyanafalva	
Károlyváros (Karlovac)	
Körmend	
Veszprém.	
II. Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ung. L.).	
Balaton-Szt. György	
Barcs	
Boglár	
Csáktornya	
Gelse	
Kanizsa	
Komárváros	
Lepsény	
Mura-Keresztúr	
Sió-Fok	
Szabad-Batthyán	
Szántód	
Szt. Mihály-Pacsa	
Sziszek (Sisak)	
Zágráb (Zagreb)	
Zákány	
Zala-Szt. Iván	
Zaprešič	

2.

Die im gegenwärtigen Tarif enthaltenen Frachtsätze für Mannheim B.B. gelten unter Anstoss nachstehender Beträge auch für die Stationen

Ludwigshafen a. Rhein und | der Pfälzischen
Ludwigshafen Giuliniwerk | Eisenbahnen

A. Allgemeine Tarife.

Eilgut	Stückgutclassen		Wagenladungsclassen					Specialtarif		
	I	II	A_1	B	C_1	C_2	A_2	I	II	III
Anstossbeträge für 100 kg in Mark										
0·20	0·12	0·12	0·06	0·06	0·06	0·06	0·06	0·05	0·04	0·03

B. Ausnahmetarife.

Ausnahmetarif Nr.	Artikel	Abtheilung	Anstossbeträge für 100 kg in Mark
3	Lebensmittel in Eilfracht	I	0·20
		II u. III	0·12
4	Eier etc.	I u. II	0·06
5	Wein etc.	I	0·12
		II—IV	0·06
6	Mineralwasser	—	0·05
7	Federn etc.	I	0·06
		II	0·05
8	Wolle etc.	I	0·06
		II	0·05
9	Hanf	—	0·04
10	Palmöl etc.	—	0·06
13	Sämereien etc.	A, B I	0·06
		A, B II	0·05
16	Hörner etc.	A	0·06
		B	0·04
20	Blei etc.	—	0·05
25	Dachschiefer	—	0·03
32	Güter aller Art	I u. II	0·06
38	Möbel etc.	—	0·03
39	Oele, fette	—	0·06
40	Heu und Stroh	—	0·03
56	Thomasschlacken etc.	—	0·03
58	Mühlsteine etc.	A	0·04
		B	0·03
60	Schlempen aller Art	—	0·04
62	Holzspäne zur Bier- und Essigklärung	—	0·04

Die Coursdifferenzen werden bis auf Weiteres im einfachen Betrage von den betreffenden Frachtsätzen in Abzug gebracht.

Exemplare des neuen Tarifheftes sind zum Preise von 1·50 Mark = 1·80 Kronen, jene des Anhanges zum Preise von 0·50 Mark = 0·60 Kronen für das Stück bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 7. September 1895. [661]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Fahrbegünstigungen für die k. k., bezw. k. u. k. Staats- und Hofbediensteten auf Grund der amtlichen Legitimation. Im Nachhange zum Erlasse vom 8. December 1891, Z. 55.483,*) und im Sinne des letzten Absatzes des Art. I des Fahrbegünstigungsnormales vom December 1891 hat das Handelsministerium eröffnet, dass zufolge des mit Giltigkeit vom 1. September 1895 auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung gelangenden neuen Personentarifes in dem Ausmasse der nach den Bestimmungen des obigen Fahrbegünstigungsnormales den activen k. k., bezw. k. u. k. Staats- und Hofbediensteten zugesicherten Fahrbegünstigungen mit Wirksamkeit von dem gedachten Zeitpunkte ab nachstehende Aenderungen eintreten:

A. Auf den im Geltungsgebiete des Zonentarifes stehenden Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der weiter unten genannten Localbahnen, wird den Inhabern von amtlichen Legitimationen die Fahrt:
   a) in der 1. Classe Schnellzug gegen Lösung einer ganzen Civilfahrkarte 2. Classe Schnellzug;
   b) in der 1. Classe Personenzug gegen Lösung einer ganzen Civilfahrkarte 2. Classe Personenzug;
   c) in der 2. Classe Schnellzug gegen Lösung einer ganzen Civilfahrkarte 3. Classe Schnellzug;
   d) in der 2. Classe Personenzug gegen Lösung einer ganzen Civilfahrkarte 3. Classe Personenzug;
   e) in der 3. Classe Schnellzug gegen Lösung von zwei Militärfahrkarten 3. Classe, und
   f) in der 3. Classe Personenzug gegen Lösung von einer und einer halben Militärfahrkarte 3. Classe

   gewährt.

B. Auf den nicht im Bereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen und zwar:
   1. Arnoldstein-Hermagor,
   2. Bukowinaer Localbahnen,
   3. Eisenerz-Vordernberg,
   4. Gleisdorf-Weiz,
   5. Göpfritz—Gross-Siegharts,
   6. Kolomeaer Localbahnen,
   7. Lemberg-Bełzec (Tomaszów),
   8. Mährische Westbahn,
   9. Nakři-Netolitz—Netolitz (Stadt),
   10. Plan-Tachau,
   11. Postelberg-Laun,
   12. Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya,
   13. Strakonitz-Winterberg,
   14. Unterkrainer Bahnen,
   15. Vöcklabruck-Kammer,
   16. Wels-Haiding-Aschach,
   17. Wels-Unterrohr,
   18. Wodňan-Prachatitz,
   19. Wotic-Selčan

   wird auf Grund derselben Legitimationen die Fahrt in allen Wagenclassen gegen Lösung von der zu benützenden Wagenclasse entsprechenden halben Civilfahrkarten, dagegen auf der Localbahn

   20. Monfalcone-Cervignano

   bei Fahrten in der 1. oder 2. Wagenclasse der Civilfahrpreis für die nächst niedrigere Wagenclasse, bei Fahrten in der 3. Wagenclasse der Militärfahrpreis 3. Classe (unter Berechnung des Fahrpreises nach Myriametern) gewährt.

Von der Ausgabe eines neuen Verzeichnisses über das geänderte Ausmass der von den einzelnen Transportunternehmungen den Staats- und Hofbediensteten zugestandenen Begünstigungen als Ergänzung der im Umlaufe befindlichen dauernden amtlichen Legitimationen wurde vorläufig Umgang genommen, dagegen ist ein Nachtrag zu dem Fahrbegünstigungsnormale, welcher unter Anderem auch die neuen Fahrbegünstigungen enthält, in der Auflage begriffen.

Tarifherabsetzung für Milch und leer zurückgehende Milchgefässe bei Aufgabe als Eilgut auf den Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat sich bestimmt gefunden, für den Transport von Milch, sowie der leer zurückgehenden Milchgefässe, für beide Artikel bei Auflieferung als Eilgut, rücksichtlich der Strecken ihres Hauptbahnnetzes mit Giltigkeit ab 1. September 1895 die Ge-

*) Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 151 ex 1891, Seite 2259.

bührenberechnung zu den Frachtsätzen der Güterclasse II mit Gewichtsaufrundung von 5 zu 5 kg einzuführen, wodurch jedoch die bisherige tarifmässige Minimalgebühr von 20 kr. per Sendung nicht alterirt wird.

Für die Beförderung der genannten Sendungen bei Aufgabe als Eilgut wurden bisher die nachstehenden Gebühren berechnet:

a) für Milch die Frachtsätze für ermässigtes Eilgut, welche denen für die Normal-Güterclasse I gleichkommen, und
b) für die leer zurückgehenden Milchgefässe die Frachtsätze der Güterclasse II, wobei im Sinne der Bestimmung des gemeinsamen Tariftheiles I auf Seite 122, unter b 2, Sendungen unter 30 kg für volle 30 kg angenommen und bei Sendungen von über 30 kg je angefangene 10 kg für voll gerechnet werden.

Die bedeutende Tarifherabsetzung, welche aus dem vorerwähnten Tarifzugeständnisse sich ergibt, wird sowohl den landwirthschaftlichen Kreisen an den Linien der genannten Bahnverwaltung durch die ermöglichte erhöhte Concurrenzfähigkeit und leichtere Absatzmöglichkeit für ihre Milchproducte, als auch den an den Linien derselben gelegenen grösseren Städten und Industrieorten, namentlich aber Wien, zu Gute kommen, da durch die billigere Fracht die Heranziehung der Milch auf weitere Strecken, auf welche bis jetzt die Verfrachtung erschwert war, unterstützt wird, welcher Umstand wieder Einfluss auf die Preisbildung zu üben geeignet ist.

Aus der nachstehenden Gegenüberstellung der früheren und der derzeitigen Frachtgebühren für Milch als Eilgut bezüglich einiger wichtiger Relationen im Verkehre mit Wien ist der durch das in Rede stehende Zugeständniss für diese Relationen sich ergebende Nachlass in Ziffern und Percenten zu entnehmen.

Relation			Frachtsatz per 100 kg für		Differenz per 100 kg Kreuzer	Nachlass in Percenten
			ermässigtes Eilgut	die Güterclasse II		
			Kreuzer			
Lundenburg—	Wien Nordbahnhof	84 km	53·6	46·0	7·6	14·2
Rohrbach-Seelowitz—		126 „	78·3	67·0	11·3	14·4
Göding—		105 „	66·0	56·5	9·5	14·4
Rohatetz—		112 „	70·1	60·0	10·1	14·4
Prerau—		184 „	112·6	96·0	16·6	14·7
Olmütz—		206 „	125·5	107·0	18·5	14·7
Zauchtl—		233 „	141·5	120·5	21·0	14·8
Schönbrunn—		262 „	168·6	135·0	23·6	14·9
Pruchna—		304 „	183·4	155·2	28·2	15·4
Chybi—		313 „	188·7	157·9	30·8	16·3
Jawiszowice—		339 „	204·0	165·7	38·3	18·8
Friedek-Mistek—		264 „	159·8	136·0	23·8	14·9
Golleschau—		303 „	182·8	154·9	27·9	15·3
Skotschau—		309 „	186·3	156·7	29·6	15·9

[H.-M.-Z. 47.463 ex 1895.]

Bromberg-Sächsischer Gütertarif. (Einbeziehung von Stationen.) Am 1. September wurden die an der Neubaustrecke Wulkow—Stolzenhagen gelegenen Stationen Barskewitz, Pansin, Stolzenhagen, Tornow des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet und in den Bromberg-Sächsischen Gütertarif einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. (Ausnahmetarife 12, 13 und 14 für Eisen und Stahl.) Am 1. September wurde die Station Wilhelmsburg des Directionsbezirkes Altona in die Ausnahmetarife 12, 13 und 14 für Eisen und Stahl (Norddeutsch-Sächsisches Tarifheft Nr. 2) einbezogen. Der Frachtberechnung werden die für Hamburg B massgebenden Frachtsätze zu Grunde gelegt.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag II.) Zu dem vom 15. Juli 1894 giltigen Ausnahmetarife für Steinkohlen, Braunkohlen, Coaks und Briquetts zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und den Stationen der ostschweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen andererseits ist mit Giltigkeit vom 15. September der II. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Ermässigungen verschiedener Frachtsätze und Aenderungen in der Verkehrsleitung. Die Abgabe des Nachtrages erfolgt unentgeltlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1360	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Boryslaw	Triest oder Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Jänner 1893 giltigen Galizisch-Adriatischen Verbandtarifes. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei vorzunehmen. Die zur Beförderung verwendeten Reservoirwagen müssen in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Reservoirwagen, d. h. solcher, die nicht in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingestellt sind, ist ausser der nach nebenstehendem Frachtsatze entfallenden Frachtgebühr für die erwachsenden Wagenmietheauslagen noch die Gebühr von 22 Kronen pro Wagen zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Galizisch-Adriatischer Verbandtarif vom 1. Jänner 1893	255 Kreuzer = 510 Heller	292·4 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. Transportsteuer	217·6 Heller	Im Kartirungswege		
1361	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Unter-Waltersdorf	Angern	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen der Sendungen auf ihre eigenen Kosten besorgen zu lassen. Instradirung via Wiener Verbindungsbahn	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	64·6 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitze	Angern	Unter-Waltersdorf					55 Heller				
1362	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glaswaaren der Pos. G—20 der Güterclassification laut Tarif, Theil I vom 1. Jänner 1893	Petersdorf-Ullersdorf	Tetschen (Oe.N.W.B.) Bodenbach (St.E.G. od. B.N.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 20. September 1895 an bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	125 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1363	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erbsen, ungeschält (aus Pos. G—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	den im Tarifhefte 4 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juni 1893 enthaltenen Stationen der Strecken: Lemberg—Podwołoczyska, Krasne—Brody, Lemberg—Halicz—Suczawa, Stryj—Stanislau—Husiatyn und Czernowitz—Nowosielitza	Komotau loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarifheft 4 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juni 1893	Verschieden	Verschieden	14 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn innerhalb der Frist von 3 Monaten vom Tage des Bezuges der Sendungen an gerechnet	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Komotau zur Verarbeitung gebracht werden, und hat die Fabrik auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass die Erbsen thatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihrem Etablissement bezogen wurden

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 109. **Wien, 17. September 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des Handelsministeriums vom 29. Juli 1895, Z. 17.849, an die unterstehenden Bahnverwaltungen, betreffend die gewissenhafte Prüfung der Uebereinstimmung der beigebrachten Begleitpapiere mit den Frachtbriefangaben und der vorgefundenen Verpackungsweise bei Beförderung von explosiven Gütern.

Aus Anlass eines vorgekommenen Falles, dass eine Sendung, welche aus 1500 Stück mit ausländischem Pulver geladenen Jagdpatronen bestand, zur Einfuhr gelangte und von einer Bahnverwaltung anstandslos zum Transporte angenommen wurde, wiewohl die monopolsbehördliche Einfuhrsbewilligung und der dazugehörige Munitionsgeleitschein nur für eine zu Untersuchungszwecken des k. und k. technischen Militär-Comité bestimmte Probesendung von 30 Stück Patronen ausgestellt war, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, die unterstehenden Executivorgane strengstens anzuweisen, bei Beförderung von explosiven Gütern gewissenhaft zu prüfen, ob die beigebrachten Begleitpapiere mit den Frachtbriefangaben und der vorgefundenen Verpackungsweise der Sendung übereinstimmen.

Wien, am 29. Juli 1895.

Für den Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Wrba m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von St. Pölten nach Harland.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Firma Mathias Salcher's Söhne in Wien im Vereine mit der Union-Baugesellschaft in Wien mit dem Erlasse vom 22. August 1894, Z. 44.024 (Verordnungs-Blatt Nr. 103 vom 11. September 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von St. Pölten nach Harland auf sechs Monate verlängert.

Wien, am 28. August 1895. Z. 49.738.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 9. September 1895, Z. 17.421, an die Verwaltungen der österreichischen Hauptbahnen, betreffend die rechtzeitige Publication der Refactien für das Jahr 1896.

Unter Bezugnahme auf den Erlass des hohen k. k. Handelsministeriums vom 26. September 1888, Z. 38.121, V.-Bl. Nr. 117, sowie auf den h. o. Erlass vom 19. September 1894, Z. 17.629/III, V.-Bl. Nr. 113, betreffend die rechtzeitige Publication der Refactien, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, damit auch die dortseits für das Jahr 1896 in Aussicht genommenen Tarifbegünstigungen in Gemässheit des erstcitirten hohen Erlasses möglichst frühzeitig der Administration des Verordnungs-Blattes zur Verlautbarung zugemittelt werden.

Wien, am 9. September 1895.

Lilienau m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Bei der Bemessung der Erwerbsteuer von einer Eisenbahn-Bauunternehmung in einem einzelnen Bezirke ist auf die Vorschreibung der gleichen Steuer in anderen Bezirken nur dann Rücksicht zu nehmen, wenn die Partei im Zuge des Administrativverfahrens dieses Moment angeführt hat.**
2. **Wird gegen eine Entscheidung der Finanzverwaltung ein Recurs eingebracht, ohne vorher das Ansuchen um Bekanntgabe der Gründe gestellt zu haben, so kann die Partei gegen diese Entscheidung nicht mehr den Einwand mangelhafter Begründung erheben.**
3. **Der auf einzelne Unternehmungen angewendete Steuersatz entzieht sich der Cognition des Verwaltungs-Gerichtshofes.**

Die Firma Brüder Redlich & Berger brachte gegen die Entscheidung der krainischen Finanz-Direction vom 4. September 1893, Z. 13.495, womit die Bemessung der Erwerbsteuer für den Bau der im Bezirke Laibach-Umgebung liegenden Strecke der Eisenbahn Laibach-Grosslup-Gottschee erfolgte, die Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe ein, welche sich lediglich gegen die Höhe der für den Bau der Unterkrainer Bahnen vorgeschriebenen Erwerbsteuer richtete.

Die Beschwerde wurde im Wesentlichen darauf gestützt, dass bei der Bestimmung des Steuersatzes auf die Erwerbsteuer, welche die Firma für ihre Unternehmung in Wien, sowie für die Ausführung des Baues der genannten Bahnen im Gebiete der Stadt Laibach und im Gebiete der Stadt Gottschee zu entrichten hat, keine Rücksicht genommen wurde, dass die angefochtene Entscheidung auf keiner umständlichen Begründung beruhe, und dass der in Anwendung gebrachte Steuersatz mit Rücksicht auf die concreten Umstände der Ertragsfähigkeit der besteuerten Unternehmung nicht entspreche.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab, von folgenden Erwägungen geleitet:

Der erste Beschwerdepunkt ist schon darum ungerechtfertigt, weil nach den Ausführungen der Beschwerde selbst das von der Firma Brüder Redlich & Berger in den Bezirken Stadt Laibach, Umgebung Laibach und Gottschee betriebene Bauunternehmungsgewerbe zufolge des Fin.-Min.-Erlasses vom 24. November 1892, Z. 42.135, in jedem der drei erwähnten Bezirke abgesondert angemeldet wurde und demgemäss auch ebenda in rechtskräftiger Weise selbstständig besteuert worden ist. — Aus diesem Grunde hat dann offenbar die beschwerdeführende Firma bei der vorliegenden Erwerbsteuerbehandlung sowohl in der ersten, als auch in der zweiten Instanz jede Bezugnahme auf die ihr in Wien und in den vorgenannten anderen Krainer Bezirken bemessene Erwerbsteuer unterlassen und sich damit des Rechtes begeben, dieses Argument mit Rechtswirkung zur weiteren Geltung zu bringen.

Bezüglich der Höhe der Erwerbsteuer hat übrigens die beschwerdeführende Firma im Recurswege einen Erfolg erzielt, indem diese Steuer, welche von der ersten Instanz nach der 6. Classe der I. Hauptbeschäftigungsabtheilung mit 735 fl. bemessen worden war, von der Finanz-Direction auf die Jahresquote von 525 fl. herabgesetzt worden ist. — Wenn trotzdem die beschwerdeführende Firma in dem zweiten Beschwerdepunkte die Begründung, welche der bezüglichen Entscheidung beigegeben ist, nicht für ausreichend erachtet, so ist dagegen zu erinnern, dass ihr ja freistand, gegen die von der ersten Instanz verfügte Steuerbemessung von dem im § 2 des Gesetzes vom 19. März 1876, R.-G.-Bl. Nr. 28, vorgesehenen Rechte Gebrauch zu machen. Da sie jedoch, ohne um die Bekanntgabe näherer und umständlicher Gründe einzuschreiten, ohne Weiteres ihren Recurs eingebracht hat, so kann sie nunmehr die erflossene Entscheidung blos aus dem formalen Grunde der Unvollständigkeit der Begründung nicht mehr bestreiten.

Was endlich den dritten Beschwerdepunkt anbelangt, so ist zu bemerken, dass die Entscheidung, nach welcher Classe jede einzelne Unternehmung zu besteuern ist, unter Voraussetzung der Einhaltung des gesetzlichen Verfahrens und der vom Gesetze gezogenen Grenzen, nach § 8 des Erwerbsteuer-Patentes vom 16. December 1815 dem freien Ermessen der Finanzbehörden überlassen ist, weshalb sich der auf einzelne Unternehmungen angewandte Steuersatz der Cognition des Verwaltungs-Gerichtshofes entzieht.

Da nun, wie die Verhandlungsacten bezeugen, im vorliegenden Falle die Erwerbsteuererklärung von der beschwerdeführenden Firma abgefordert und das Gutachten der Ortsobrigkeit eingeholt wurde, somit das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren, das auch in der Beschwerde nicht beanständet wurde, eingehalten worden ist, und der gewählte Steuersatz von 525 fl. als ein tarifmässiger erscheint, so war die Beschwerde unbegründet.

(Erkenntniss vom 10. März 1894, Z. 907; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 288.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien — Triest: Behebung von Uebelständen bei Brücken: Localverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die Localverhandlung hinsichtlich des Projectes der Behebung der aus Ursache der Eisenbahnbrücke über den Kainachfluss in km 234·029 und der Reichsstrassenbrücke oberhalb des Marktes Wildon vorkommenden Ueberschwemmungen für den 19. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt betraut. [G.-I.-Z. 16.150.]

— (Diverse bauliche Herstellungen in Leobersdorf.) Für nachfolgende Herstellungen in der Station Leobersdorf wurde der Bauconsens ertheilt: Verlängerung der Veranda um 14·64 m; Anbau aus Riegelwänden an die Veranda, enthaltend ein Depot für Eilgut, ein Conducteurzimmer, eine Lampisterie; Adaptirung einer Perroncasse; Erweiterung des Durchganges in der Bahnüberfahrt in km 33·965; Anbau behufs Vergrösserung der Postamtslocalitäten; Vergrösserung des bestehenden Flugdaches und des anschliessenden Hofes. [24. August, Z. 43.408.]

— (Bauliche Herstellung beim Wächterhause Nr. 729.) Beim Wächterhause Nr. 729 zwischen den Stationen Rakek und Adelsberg wurde ein Kuhstall hergestellt. [12. Juli, Z. 40.719.]

— (Ziegenstall beim Wächterhause Nr. 325.) Bei dem Wächterhause Nr. 325 zwischen den Stationen Judendorf und Graz wird ein Ziegenstall hergestellt. [31. August, Z. 51.194.]

Wiener Verbindungsbahn. (Umgestaltung der Station Hauptzollamt: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der anlässlich des Baues der Wiener Stadtbahn nothwendig werdenden Umgestaltung der Station Hauptzollamt der Wiener Verbindungsbahn für den 18. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 16.419.

Elektrische Bahn Baden-Vöslau. (Herstellung eines Stockgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Bau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi vorgelegten Projectes für die Herstellung eines Stockgeleises bei der Abzweigung der elektrischen Bahn Baden-Vöslau von der Linie Baden—Helenenthal die politische Begehung auf den 21. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 17.619.]

Valsuganabahn. (Situationspläne.) Die von der Bauunternehmung der Valsuganabahn vorgelegten Situationspläne der Stationen Pergine, Levico, Roncegno, Borgo und Strigno wurden zur Ausführung genehmigt. [4. September, H.-M.-Z. 48.557.]

Projectirte Localbahn Triest - Sessana. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der am 1. und 2. Juli durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der Localbahn mit 0·76 m Spurweite von Triest über Opčina nach Sessana hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung dieser Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 45.195.]

Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya. (Erweiterung des Frachtenmagazines in Waidhofen a. d. Thaya.) Das von der Stadtgemeinde Waidhofen a. d. Thaya als Concessionärin der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya vorgelegte Project für die Erweiterung des Frachtenmagazines in der Station Waidhofen a. d. Thaya wurde zur Ausführung genehmigt. [24. August, H.-M.-Z. 49.601.]

Localbahn Salzburg - Lamprechtshausen. (Stationspläne.) Die von der Betriebsunternehmung Leo Arnoldi vorgelegten Stationspläne für die Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen wurden zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 38.537.]

Localbahn Skutsch-Polička. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der in der Zeit vom 27. bis 29. März durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission rücksichtlich des Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Skutsch der Linie Deutschbrod—Pardubitz der Oesterr. Nordwestbahn nach Polička hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung dieser Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [3. September, H.-M.-Z. 34.798.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung zweier Kesselwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Kaiser Ferdinands - Nordbahn vorgelegten Typenpläne für zwei zweiachsige Kesselwagen mit Bremse, welche die Firma W. Grauer in Troppau mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von der Nesselsdorfer Waggonfabrik herstellen zu lassen beabsichtigt, genehmigt. [Z. 48.814.]

Localbahn Postelberg-Laun. (Betriebsconsens.) Auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Postelberg-Laun wurde der Betriebsconsens ab 16. September ertheilt. [H.-M.-Z. 53.628.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Bahneröffnungen im I. Halbjahre 1895.) Das deutsche Eisenbahnnetz hat durch Eröffnung neuer Linien im I. Halbjahr 1895 einen Zuwachs von rund 725 km erfahren, von denen 375 km den Bestimmungen des preussischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 unterliegen.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit der „Z. d. V. D. E.-V." bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Badischen Staatseisenbahnen:
   am 1. Mai die Strecke Graben-Neudorf—Friedrichsthal—Karlsruhe—Durmersheim—Rastatt—Mitte Rhein . . . 52·589 km
2. Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen:
   am 1. Mai die Strecken von Hagenau über Röschwoog nach dem Rhein in der Richtung auf Rastatt . . . 28·54 km
   und Mommenheim—Saargemünd . . . 74·53 km
   nebst Abzweigung Kalhausen—Saaralben . . . 7·98 km
   zusammen . . . 111·05 km
3. Die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn:
   am 18. Mai die Strecke Mirow—Buschhof . . . 9·00 km
4. Die Preussischen Staatseisenbahnen, und zwar:
   a) im Directionsbezirk Halle a. S.:
   am 20. Februar die Strecke Eilenburg—Kültzschau—Düben (Theilstrecke der Nebenbahn Eilenburg—Pretzsch) . . . 17·69 km
   b) im Directionsbezirk Hannover:
   am 12. Juni die Strecke Detmold—Himmighausen 19·60 km
   c) im Directionsbezirk Kattowitz:
   am 1. April die Coseler Hafenbahn (Zweigstrecke ab Cosel-Kandrzin nach dem Oderhafen) . . . 4·60 km
   am 1. Mai die Strecke Beuthen O. S. (O. S. Bhf.)—Chorzow . . . 5·15 km
   zusammen . . . 9·75 km
   d) im Directionsbezirk St. Johann-Saarbrücken:
   am 15. Mai die Nebenbahnstrecke Mayen—Gerolstein 70·69 km
5. Die Prignitzer Eisenbahn:
   am 18. Mai die Nebenbahn von Wittstock bis zur preussisch-mecklenburgischen Landesgrenze bei Buschhof . . . 16·58 km
6. Die Sächsischen Staatseisenbahnen:
   am 1. Mai die Strecke Reichenbach i. V., o. Bhf.—Mylau . . . 8·95 km
7. die Localbahn - Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter:
   am 1. Mai die im Grossherzogthum Baden gelegene Nebenbahn Haltingen-Kandern . . . 13·00 km
8. Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft:
   im Monate Juni die Kleinbahnstrecke Eltville—Schlangenbad . . . 8·00 km
9. Die Börssum - Hornburger Kleinbahn (Eigenthum der Stadtgemeinde Hornburg):
   am 1. Juni die vollspurige Kleinbahn Börssum-Hornburg . . . 6·00 km
10. Die Euskirchener Kreisbahnen (Eigenthum des Communalverbandes des Kreises Euskirchen):
    am 1. März die schmalspurigen Strecken Liblar—Mülheim—Euskirchen . . . 26·30 km
    und Mülheim—Zülpich . . . 6·20 km
    zusammen . . . 32·50 km
11. Die Franzburger Kreisbahnen (Eigenthum der Actiengesellschaft „Franzburger Kreisbahnen"):
    am 5. Mai die schmalspurigen Kleinbahnlinien
    a) Stralsund—Barth . . . 29·20 km
    b) Abzweigung Barth—Damgarten . . . 20·01 km
    c) Abzweigung Alten-Pleen—Clausdorf i. Pom. . 8·68 km
    zusammen . . . 57·89 km
12. Die Franzburger Südbahn (Eigenthum der Actiengesellschaft „Franzburger Südbahn"):
    am 18. Mai die vollspurige Bahnstrecke Velgast—Tribsees . . . 30·36 km
13. Die Greifenhagener Kreisbahnen (Eigenthum der gleichnamigen Actiengesellschaft):
    am 25. Jänner die vollspurige Bahnstrecke Greifenhagen—Wildenbruch . . . 33·41 km
14. Die Königswusterhausen - Mittenwalde - Töpchiner Eisenbahn (Kleinbahn):
    am 1. Jänner die vollspurige Schlussstrecke Mittenwalde—Töpchin . . . 11·70 km
15. Die Kolberger Kleinbahnen (Eigenthum der gleichnamigen Actiengesellschaft):
    am 1. Juni die schmalspurige Theilstrecke Regenwalde—Roman . . . 26·41 km
16. Die Mecklenburg-Pommer'sche Schmalspurbahn-Actiengesellschaft:
    am 9. April die schmalspurige Bahnstrecke Anclam—Thurow . . . 16·80 km
17. Die Ostdeutsche Kleinbahn-Actiengesellschaft:
    a) am 15. Mai die schmalspurige Strecke Weissenhöhe—Lobsens—Witoslaw . . . 47·50 km
    b) am 12. Mai die schmalspurige Strecke Maximilianowo—Gondes . . . 11·70 km
    c) am 18. Mai die schmalspurige Strecke Bromberg—Crone a. Br. . . . 24·40 km
    d) am 18. Mai die schmalspurige Strecke Marthashausen—Kasprowo . . . 10·70 km
    [zu a) im Kreise Wirsitz, zu b) bis d) im Kreise Bromberg gelegen]
    zusammen . . . 94·30 km

18. Die Saatziger Kleinbahnen (Eigenthum der gleichnamigen Actiengesellschaft):
am 14. Jänner die schmalspurige Theilstrecke Stargard—Nörenberg . . . . 53·77 km
am 12. Mai die schmalspurigen Strecken Alt-Damerow—Kannenberg . . . . 14·00 km
und Nörenberg—Grassee . . . . 7·23 km
zusammen . . . 75·00 km

Die unter den laufenden Nummern 10—13, 15 und 18 aufgeführten Strecken werden von der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Stettin betrieben.

Deutsches Reich. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes am 15. Mai.) Nach der „Z. d. V. D. E.-V." hatten die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre dienenden deutschen Eisenbahnen am 15. Mai eine Ausdehnung von 45.985 km (gegen 45.078 km am 1. Mai des Vorjahres). Von dieser Gesammtkilometerzahl entfallen 31.917 (31.645) km auf Hauptbahnen (davon 15.238 [14.549] km zwei-, 38 [40] km drei- und 66 [60] km viergeleisig) und 14.068 (13.433) km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung (davon 1350 [1339] km schmalspurig).

Die Vertheilung der Bahnlängen auf die einzelnen Staatsgebiete ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Staatsgebiete	Staatsbahnen		Privatbahnen				
			unter Staatsverwaltung		unter eigener Verwaltung		
	überhaupt	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	überhaupt	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	überhaupt	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen
	Kilometer						
Preussen	26.703	7.969	57	52	1.758	1.087	28.518
Bayern	5.137	1.163	18	18	882	302	6.037
Sachsen	2.708	955	66	40	—	—	2.774
Württemberg	1.718	171	—	—	31	31	1.749
Baden	1.485	178	54	26	194	194	1.733
Hessen	271	46	—	—	759	76	1.030
Mecklenburg-Schwerin	896	408	71	71	3	3	970
Mecklenburg-Strelitz	—	—	—	—	96	96	96
Sachsen-Weimar	76	76	—	—	224	80	300
Oldenburg	353	74	27	27	40	8	420
Anhalt	—	—	—	—	62	62	62
Braunschweig	—	—	—	—	137	137	137
Sachsen-Meiningen	87	66	—	—	216	53	303
Sachsen-Altenburg	25	25	—	—	8	8	33
Schwarzburg-Sondershausen	—	—	—	—	33	33	33
Hamburg	8	3	—	—	—	—	8
Bremen	4	2	—	—	—	—	4
Elsass-Lothringen	1.595	345	11	11	172	172	1.778
zusammen . . .	41.066	11.481	304	245	4.615	2.342	45.985

Ausser den vorstehenden 45.985 km bestanden noch 2258 (2186) km vollspurige und 724 (717) km schmalspurige Anschlussbahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen.

— (Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Auf Grund einer dem Reichs-Eisenbahnamt vom Bundesrath ertheilten Ermächtigung wird bis auf Weiteres gestattet, dass in Abweichung von den Bestimmungen unter XXXII, Ziffer 4, LII und LIII der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands Kesselrückstände von der Lederleimfabrikation, Hundekoth und Kälbermagen versuchsweise unter folgenden Bedingungen zur Beförderung zugelassen werden:

I. Trockene oder ausgepresste feuchte Kesselrückstände von der Lederleimfabrikation (Leimkalk, Leimkäse oder Leimdünger) müssen mit zwei über einander liegenden grossen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplanen vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist mit verdünnter Carbolsäure derart zu tränken, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Zwischen den beiden vom Absender zu stellenden Decken ist eine Schichte von trockenem gelöschten Kalk, von Torfmull oder von gebrauchter Lohe anzubringen.

Nicht ausgepresste, nasse derartige Rückstände müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt der Gefässe nicht durch Geruch bemerkbar macht.

In beiden Fällen finden die Bestimmungen unter XXXII, Ziffer 5, 7 und 8, Anwendung.

II. Hundekoth wird in Metall- oder starken Holzgefässen, die dicht verschlossen und äusserlich rein sein müssen, im übrigen unter Beachtung der Vorschriften unter LII, Ziffer 3, 5, 6 und 7, auch als Stückgut zugelassen. In diesem Falle finden Ziffer 1 und 4 keine Anwendung.

III. Während der Monate October, November, December, Jänner, Februar und März 1895/96 werden auch ungesalzene frische Kälbermagen, sofern sie von allen Speiseresten gereinigt sind, in festen, dicht verschlossenen Fässern oder Kübeln und unter Beachtung der Bestimmungen unter LIII, Ziffer 4 und 5, zur Beförderung zugelassen.

Preussen. (Schliessung der Haltestelle Ober-Streit.) Die Haltestelle Ober-Streit des Directions-Bezirkes Breslau wird am 1. October für den Viehverkehr geschlossen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan für die Schiffsstrecke Engelhartszell—Linz—Grein, giltig vom 20. September bis auf Weiteres, längstens bis Ende October.) Ab 20. September tritt für die Localschiffsstrecke Engelhartszell—Linz—Grein nachstehender neuer Fahrplan in Kraft:

Ab Engelhartszell wird jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag um 7 Uhr Früh ein Schiff nach Grein abgehen, Die Ankunft daselbst erfolgt um 4 Uhr 10 Minuten Nachmittags. Die Abfahrt ab Grein erfolgt jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 6 Uhr Früh, die Ankunft in Engelhartszell um 7 Uhr 40 Minuten Abends.

— (Fahrplan für die Localschiffstrecke Melk—Spitz—Stein—Krems, giltig vom 21. September bis auf Weiteres, längstens bis Ende October.) Ab 21. September fährt täglich, mit Ausnahme von Freitag, das Localschiff ab Spitz nach Krems um 7 Uhr 10 Minuten Früh, ab Melk nach Krems um 4 Uhr 10 Minuten Nachmittags; ab Krems erfolgt die Abfahrt nach Melk um 9 Uhr 40 Minuten Vormittags, ab Krems nach Spitz um 6 Uhr Abends.

Am 22. September verkehrt anlässlich des Wien-Kremser Bahn-Vergnügungszuges das Localschiff auch um 9 Uhr 40 Minuten Vormittags von Krems nach Melk unter Berührung aller Zwischenstationen. Die Thalfahrt ab Melk findet dagegen für diesen Tag um 6 Uhr 5 Minuten Abends bis Krems, ferner die Bergfahrt von Krems nach Spitz um 7 Uhr 55 Minuten Abends statt.

Elbing. (Verkehr auf dem Oberländischen Canal im Jahre 1894.) Nach den im Jahresberichte der Kaufmannschaft zu Elbing für das Jahr 1894 gelieferten Nachweisungen bezifferte sich der Verkehr auf dem Oberländischen Canal im Jahre 1894, wie folgt:

I. Nach dem Oberlande (zu Berg) fuhren über die Ebene Buchwalde:

	Schiffe und Flösse
von Danzig, Tiegenhof	112
„ Elbing	755
„ Dollstädt, Drausensee	251
„ Haff, Königsberg	31
zusammen	1149
nach Deutsch-Eylau	123
„ Saalfeld	40
„ Geserichsee	81
„ Osterode	118
„ Drewenzsee	12
„ Schillingsee	110
„ Liebemühl	220
„ Röthloff-, Samrod-, Pinnausee	445
zusammen	1149

unter welchen sich 137 Flösse befanden.

Von den Schiffen und Flössen wurden unter Anderem befördert: 331·5 Schock Rohr und Stroh, 73·5 t Oelkuchen, 128 t Theer und Pech, 120 t Mühlenfabrikate, 900·5 t Oel und Petroleum, 163 t Salz, 790 t Häringe, 247 t künstlicher Dünger, 2701 t Steinkohlen, 2516 Stück Rundholz, 192 Mille Ziegel, 310·65 t Cement, 437.975 t Eisenwaaren, 425 Stück leere Fässer, 2030·94 t Stückgüter, 2376·1 t Rübenschnitzel.

II. Von dem Oberlande (zu Thal) fuhren über die Ebene Buchwalde:

	Schiffe und Flösse
von Deutsch-Eylau	144
„ Saalfeld	42
„ Gerichsee	502
„ Osterode	94
„ Drewenzsee	160
„ Schillingsee	686
„ Liebemühl	206
„ Röthloff-, Samrod-, Pinnausee	561
zusammen	2395
nach Danzig, Tiegenhof	182
„ Elbling	1671
„ Dollstädt, Drausensee	513
„ Haff, Königsberg	29
zusammen	2395

unter welchen sich 1279 Flösse befanden.

Von den Schiffen und Flössen wurden unter Anderem befördert: 850·5 t Weizen, 2972·5 t Roggen, 205 t Hafer, 4200 Scheffel Kartoffeln, 87·5 t Bier, Essig, Wein, 946.117 t Spiritus, 1489·5 Raummeter Torf, 3343·6 Raummeter Brennholz, 20.536 Stück Rundholz, 4021 m³ Bohlen und Bretter, 270 Schock Stäbe, 108 Mille Ziegel, 280·5 m³ Töpferthon, 50 t Eisenwaaren, 67·85 t Geräthe und Möbel, 557 Stück leere Fässer, 2852·5 t Zuckerrüben.

Danzig. (Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel im Jahre 1894.) Laut der im Jahresberichte des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft zu Danzig enthaltenen Nachweisungen gingen in der Zeit vom 16. März bis 31. December 1894 durch die Plehnendorfer Schleuse stromab:

a) 8074 Schiffsgefässe (6113 beladene und 1961 unbeladene), und zwar: 24 Seeschiffe (2 beladene und 22 unbeladene), 4389 Flussdampfer (3413 beladene und 976 unbeladene), 458 Gabarren und oberländische Canalkähne (327 beladene und 131 unbeladene), 462 curische (137 beladene und 325 unbeladene), 1386 Berliner Oderkähne und Zillen (1024 beladene und 362 unbeladene), 30 Barken und Dubasse (12 beladene und 18 unbeladene), 53 Galler und Biggen (22 beladene und 31 unbeladene), 9 Yachten (4 beladene und 5 unbeladene), 506 Lummen, Beidacke und Obstkähne (415 beladene und 91 unbeladene), 757 beladene Kähne mit Fischen, Butter und Schweinen.

b) 554 unbeladene Holztraften.

Stromauf:

a) 8096 Schiffsgefässe (5867 beladene und 2229 unbeladene), und zwar: 11 Seeschiffe (9 beladene und 2 unbeladene), 4382 Flussdampfer (3445 beladene und 937 unbeladene), 457 Gabarren und oberländische Canalkähne (404 beladene und 53 unbeladene), 457 curische Kähne (444 beladene und 13 unbeladene), 1412 Berliner Oderkähne und Zillen (1331 beladene und 81 unbeladene), 34 Barken und Dubasse (23 beladene und 11 unbeladene), 55 Galler und Biggen (45 beladene und 10 unbeladene), 26 Yachten (18 beladene und 8 unbeladene), 501 Lummen, Beidacke und Obstkähne (148 beladene und 353 unbeladene), 761 beladene Kähne mit Fischen, Butter und Schweinen.

b) 5 unbeladene Holztraften.

Der Waarenverkehr auf der Weichsel per Schiff nach Danzig bezifferte sich auf 1,571.040 q (gegen 2,414.010 q im Jahre 1893), darunter 3815 q Lumpen aller Art, 22.140 q Soda, 9415 q Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure, 450 q Roheisen und Brucheisen, 1385 q andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 24.745 q verarbeitetes Eisen aller Art, 18.740 q Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1565 q Flachs, Hanf, Heede, Werg, 248.760 q Weizen und Spelz, 233.170 q Roggen, 4145 q Hafer, 11.830 q Gerste, 7845 q anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 59.535 q Oelsaat, 1040 q Stroh und Heu, 1495 q Kartoffeln, 7425 q Obst, frisches und getrocknetes, 690 q Gemüse und Pflanzen, 3430 q Glas und Glaswaaren, 750 q Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 23.760 q harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz), 4525 q harte Schnittwaaren, 12.110 q weiche Stämme, 31.185 q weiche Schnittwaaren, 8730 q weiche Brennholzscheite, 2540 q Reisig und Faschinen, 14.355 q Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke, 14.595 q Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 13.015 q Bier, 17.630 q Branntwein, 655 q Wein, 7690 q Fische, auch Häringe, 67.935 q Mehl und Mühlenfabrikate, 420 q Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 462.755 q Zucker, Melasse, Syrup, 11.785 q fette Oele und Fette, 500 q Petroleum und andere Mineralöle, 960 q Steine und Steinwaaren, 5380 q Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 4250 q lebendes Vieh, 187.480 q Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 2400 q Thonwaaren, Steingut, Porzellan.

Von Danzig wurden per Schiff auf der Weichsel befördert: 2,449.215 q (gegen 2,542.070 q im Jahre 1893), darunter 23.065 q Düngemittel aller Art, 2250 q rohe Baumwolle, 25.960 q Soda, 41.905 q Farbholz, 16.675 q Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure, 115.360 q Roheisen und Brucheisen, 7585 q andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 167.200 q verarbeitetes Eisen aller Art, 47.835 q Cement, Trass und Kalk, 16.880 q Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 830 q Weizen und Spelz, 1750 q Roggen, 7255 q Gerste, 4095 q anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 1495 q Oelsaat, 1055 q Kartoffeln, 5210 q Obst, frisches und getrocknetes, 3875 q Gemüse und Pflanzen, 3975 q Glas und Glaswaaren, 23.010 q Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 15.730 q harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz), 2325 q harte Schnittwaaren, 3920 q weiche Stämme, 15.720 q weiche Schnittwaaren, 37.450 q Reisig und Faschinen, 3965 q Borke, Lohe, 6080 q Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke, 2230 q Holzwaaren und Möbel, 7865 q Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 2975 q Bier, 8455 q Branntwein, 13.590 q Wein, 64.970 q Fische, auch Häringe, 41.440 q Mehl und Mühlenfabrikate, 30.460 q Reis, 14.125 q Salz, 11.235 q Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 87.520 q Zucker, Melasse, Syrup, 885 q Rohtabak, 43.560 q fette Oele und Fette, 229.100 q Petroleum und andere Mineralöle, 114.195 q Steine und Steinwaaren, 938.055 q Steinkohlen, 17.310 q Coaks, 3220 q Torf, 96.635 q Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 39.635 q Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren.

Thorn. (Schiffahrtsverkehr auf der Weichsel im Jahre 1894.) Wie aus dem im Jahresberichte pro 1894 der Handelskammer für den Kreis Thorn enthaltenen statistischen Daten zu entnehmen ist, haben im Jahre 1894 3502 Wasserfahrzeuge, einschliesslich Traften, Thorn passirt (gegen 3868 im Vorjahre), und zwar:

1. Von Russland stromab: 777 beladene Kähne, 19 beladene Güterdampfer, 8 unbeladene Güterdampfer, 26 Schleppdampfer, 2 Personendampfer, 1637 Holztraften;

2. nach Russland stromauf: 541 beladene Kähne, 95 unbeladene Kähne, 24 beladene Güterdampfer, 2 unbeladene Güterdampfer, 39 Schleppdampfer, 13 Personendampfer;
3. aus dem Inlande stromab: 164 beladene Kähne, 28 unbeladene Kähne, 70 beladene Güterdampfer, 3 unbeladene Güterdampfer, 33 Holztraften;
4. aus dem Inlande stromauf: 144 beladene Kähne, 21 unbeladene Kähne, 104 beladene Güterdampfer, 21 Schleppdampfer.

Im Jahre 1894 sind in Thorn eingegangen zu Berg unter Anderem: 269 t Roh- und Brucheisen, 4854 t verarbeitetes Eisen aller Art, 126 t Cement, Trass, Kalk, 263 t Weizen, 222 t Roggen, 100 t Oelsaat, 162 t Brennholz, 306 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 84 t Bier, 145 t Branntwein, 799 t Häringe, 141 t Mehl und Mühlenfabrikate, 424 t Reis, 247 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 458 t Zucker, Melasse, Syrup, 446 t fette Oele, Fette, 1307 t Petroleum und andere Mineralöle, 3079 t Steinkohlen, 145 t Mauersteine; zu Thal u. A.: 100 t Roh- und Brucheisen, 680 t Gerste, 814 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 93 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 10.708 t Mehl und Mühlenfabrikate, 2917 t Steine und Steinwaaren. Abgegangen sind in Thorn auf der Weichsel zu Berg u. A.: 64 t Cement, Trass, Kalk, 155 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1954 t Steine und Steinwaaren; zu Thal u. A.: 172 t verarbeitetes Eisen aller Art, 414 t Weizen, 511 t Roggen, 364 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 280 t rohes Nutzholz, 759 t gebeiltes Nutzholz, 2706 t gesägtes Nutzholz, 191 t Holzwaaren, 1662 t Branntwein, 1264 t Mehl und Mühlenfabrikate, 8830 t Zucker, Melasse, Syrup, 65 t Steine und Steinwaaren, 2815 t Mauersteine.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 16. bis zum 22. September.

Adriatischer Dienst.

16. Septbr., um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän M. Zurich, nach Dalmatien und Albanien, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Corfu und Prevesa.
16. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.
17. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.
18. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän C. Zalampich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
19. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.
20. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
21. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.
22. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

16. Septbr., um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Galatea", Capitän G. Vitaglich, nach Thessalien, Constantinopel und Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.
17. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Orlando, nach Alexandrien, Syrien und Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Rhodus, Piräus, Khios, Smyrna, Dardanellen und Odessa. Ueberschiffung in Beyruth nach Tripolis, Lattakia, Alexandrette und Mersyn.
19. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Medea", Capitän A. Persich, nach Constantinopel und Braila mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Khios und Smyrna, und in Constantinopel nach Varna
21. „ um 5 Uhr Nachmittags: Dampfer „Hungaria", Capitän F. D'Este, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Mytilene.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Septbr., um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Maria Valerie", Capitän A. Fellner, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.
3. October, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 8·474 km lange Strecke Göpfritz—Gross-Sieghart der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, welche am 19. August dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXV. Stückes.) Das am 13. September herausgegebene CLXV. Stück enthält unter

Nr. 1387: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 12. September 1895, Z. 86.354, betreffend die Aufhebung der Beschränkung des Verkehres mit Schweinen in den politischen Bezirken Waidhofen a. d. Thaya und Zwettl in Niederösterreich.

Nr. 1388: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. September 1895, Z. 143.281, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Tamsweg im Herzogthume Salzburg nach Böhmen.

Nr. 1389: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 11. September 1895, Z. 26.632, betreffend das Verbot der Einfuhr lebender Schweine aus den Comitaten Jász-Nagy-Kun-Szolnok, Temes und Veszprim, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 1390: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. September 1895, Z. 144.141, betreffend das Verbot der Einfuhr lebender Schweine aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1391: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 10. September 1895, Z. 14.808, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schafen und Schweinen, sowie von thierischen Rohstoffen und Rauhfutter aus den rumänischen Gemeinden Derska und Zworestie in die Bukowina.

— (Inhalt des CLXVI. Stückes.) Das am 14. September herausgegebene CLXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1392: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. September 1895, Z. 27.350, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1393: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 13. September 1895, Z. 86.639, betreffend die Bewilligung für die Productivgenossenschaft der Wiener Fleischselcher zum Bezuge von Schweinen aus mehreren wegen Schweinepest gesperrten politischen und Gerichtsbezirken in Galizien.

Nr. 1394: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 13. September 1895, Z. 86.588, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, dann aus dem Stadtgebiete Temesvar nach Niederösterreich.

Nr. 1395: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 12. September 1895, Z. 15.794/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 1396: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 11. September 1895, Z. 17.161, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1397: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 11. September 1895, Z. 17.092, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Schlesien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Betriebseröffnung der Localbahn Postelberg-Laun.

Am 16. September 1895 wird die Localbahn Postelberg-Laun dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Dieselbe beginnt in der Station Postelberg der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen—Dux und führt über die Station Priesen-Postelberg und Haltestelle Laun-Stadt nach der Station Laun der k. k. Staatsbahnlinie Prag—Dux.

Die Station Priesen-Postelberg wird für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Laun-Stadt nur für den Personenverkehr in Benützung genommen.

Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und wird diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Prag unterstellt.

Wien, am 12. September 1895. [662]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Paltinoasa für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 1. September 1895 wurde die in der Strecke Hatna—Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen gelegene, seit 15. Juni 1895 für den Frachtgutverkehr in ganzen Wagenladungen in Benützung stehende Station Paltinoasa für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 6. September 1895. [663]

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages V.

Am 1. October 1895 gelangt Nachtrag V zum Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1892 für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischen Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Segen-Gottes und Sudoměřitz-Petrau der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.
2. Theilweise ermässigte Frachtsätze bis zu den Schnittpunkten E., F., G., H., I.
3. Aenderung der Bedingungen für die Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Sendungen nach Station Troppau.
4. Aenderung des Titelblattes des Tarifes.
5. Anwendung der Frachtsätze zum Coursstande von 165/170.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. September 1895. [664]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen der Station Wien (K. F. J. B.) und der Station Kahlenberg der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 gelangt für den vorerwähnten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, welcher geänderte Fahrpreise enthält.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1890 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen erhältlich sein.

Wien, am 12. September 1895. [665]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Winterfahrordnung.

Am 1. October 1895 wird die Winterfahrordnung activirt, daher folgende nur für die Sommersaison eingeführten Züge aufgelassen werden:

Der Personenzug Nr. 2227, Abfahrt von Kremsier um 11 Uhr 5 Min. Nachts, Ankunft in Hullein um 11 U. 23 M. Nachts, wird am 30. September 1895, ferner der Personenzug Nr. 2228, Abfahrt von Hullein um 12 U. 55 M. Nachts, Ankunft in Kremsier um 1 U. 13 M. Nachts, wird am 1. October 1895 das letzte Mal verkehren.

Der gemischte Zug Nr. 1625, Abfahrt von Krakau um 4 U. 48 M. Früh, Ankunft in Podgórze-Bonarka um 5 U. 16 M. Früh, wird am 30. September 1895 das letzte Mal verkehren.

Der Personenzug Nr. 1327 von Dzieditz nach Saybusch-Z. wird vom 1. October 1895 angefangen in der Haltestelle Czechowitz täglich 1 Minute anhalten.

Im Uebrigen wird der jetzt bestehende Fahrplan mit unwesentlichen Aenderungen beibehalten, und wird auf das ab 1. October 1895 giltige affichirte neue Fahrplanplacat hingewiesen.

Wien, am 14. September 1895. [666]

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, dann der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn einerseits und der Localbahn Mori-Arco-Riva, dann der Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits.

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Mit 1. November 1895 tritt für den obigen Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 15. Juni 1891 sammt Nachtrag I aufgehoben wird.

Wien, am 10. September 1895. [667]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Tarifheftes.

Im Westungarisch - Oesterreichischen Eisenbahnverbande tritt mit 1. October 1895 unter dem Titel Theil III, Heft 2, ein neues Tarifheft in Kraft, durch welches das gleichnamige Tarifheft vom 15. September 1892 sammt Nachtrag I hiezu ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Das neue Tarifheft enthält directe Frachtsätze für den Transport von Gütern des Specialtarifes 1 (Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Mehl etc.) im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (am rechten Donauufer), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien), der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, ferner der Stationen der Westungar. Localbahn und der Localbahn Esztergom-Almás-Füzitö einerseits und den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linie Vlarapass—Křenowitz), der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (mährisch-schlesische Linien) und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie) andererseits.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den bebetheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 14. September 1895. [668]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von directen Frachtsätzen.

Mit 1. November 1895 werden die laut Nachtrag VII, giltig vom 1. Mai 1895, zu dem Tarife, Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892 für den Verkehr zwischen den Stationen der Eperjes-Bartfaer Localeisenbahn einerseits und den Wiener Bahnhöfen, Stadlau und Floridsdorf andererseits bestehenden directen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 12. September 1895. [669]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

I. Nachtrag zum Getreide-Specialtarif.

Mit Giltigkeit vom 25. September 1895 ist der I. Nachtrag zu dem ab Schiffahrtsbeginn 1895 giltigen Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsefrüchten, Malz, Reis (ungeschält) und Oelsaaten, als Weizen, Roggen (Korn), Gerste, Malz, Hafer, Halbfrucht, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Spelz, Hirse, Mais (Kukurutz), Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen, Wicken, Raden (Trespe), Rohreis, Rübsamen (Raps, Reps, Rübsen), Lein-, Hanf- und Mohnsamen, Dinkel, Dotter, Sesamsaat, Baumwoll-, Canarien- und Spörgelsamen, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Repskuchen und Repskuchenmehl, Leinkuchen und Leinkuchenmehl, erschienen.

Danach erhöhen sich die auf Seite 7 und 8 des Specialtarifes enthaltenen sämmtlichen Frachtsätze der Tariftabelle A für Aufgaben ab 25. September 1895 um je 4 kr. per 100 kg.

Wien, am 16. September 1895. [670]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe des Nachtrages XVI zu den Gebührentarifen für die Localbahnen der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zu den ab 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgütertransport etc. auf den hierseitigen Localbahnen tritt mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung auf den Localbahnen Branowitz-Pohrlitz, Rohrbach-Seelowitz — Seelowitz Stadt und Kojetein-Tobitschau, bezw. vom Tage der Eröffnung der Ladestelle Steinbruch auf der Localbahnstrecke Weisskirchen—Krasna der Nachtrag XVI in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 5 kr. pro Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 16. September 1895. [671]

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. Tarif vom I. Juni 1889.

Einführung eines Nachtrages X.

Mit 1. October 1895 tritt zum Ausnahmetarife für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc., Tarif vom 1. Juni 1889, ein Nachtrag X in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.
II. Neue Frachtsätze nach der Station Lititz a. d. Adler der Oesterr. Nordwestbahn.
III. Aenderungen und Ergänzungen

und ist unentgeltlich zu beziehen durch die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Wien und durch die kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau.

Wien, am 12. September 1895. [672]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Kuttenberger Localbahn.

Einführung eines neuen Personentarifes.

Ab 1. November 1895 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und k. k. priv. Kuttenberger Localbahn andererseits zur Einführung.

Derselbe enthält directe Fahrpreise über Iglau, Sigmundsherberg und Wichstadtl-Lichtenau.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1893 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 15. September 1895. [673]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1364	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Salz der Pos. 8—5 des Tarif-Theiles I	Innsbruck	Imst mit der Bestimmung für den Directions-Bezirk Reutte	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	26	16	10	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 82 vom 16. Juli 1895, sub Post 1106, erschienene Publication aufgehoben
			Getreide der Pos. G—13 des Tarif-Theiles I						19		3			
			Cottone aus der Pos. B—5, auch in Kisten verpackt	Imst für Sendungen aus dem Directionsbezirke Reutte	Wien K.E.B.				133	109	24			
1365	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Rüben, Rübenschnitte und Saturationsschlamm in vollen Wagenladungen	Pohrlitz oder Grosshof	Seelowitz Stadt via Branowitz—Rohrbach-Seelowitz bezw. vice versa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 15000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Einhaltung der für die bezüglichen Güter bei Beförderung in vollen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom Tage der Eröffnung der Localbahnen Branowitz—Pohrlitz und Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt bis 30. September 1896	Localtarife	Verschieden	10 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen **nach** Seelowitz Stadt auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen **von** Seelowitz Stadt auf die reclamirende Firma als Aufgeberin (Versenderin) lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente dürfen einen Rückvergütungsstempel der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen und werden nicht wieder zurückgestellt	Zur Quantumsnachweisung werden auch alle durch die die Refactie reclamirende Firma während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses in den nebenbenannten Relationen in geringeren Mengen als vollen Wagenladungen per Bahn expedirten Sendungen, bei welchen dieselbe in der Richtung **nach** Seelowitz Stadt als Empfängerin und in der Richtung **von** Seelowitz Stadt als Versenderin auf den Frachtdocumenten erscheint, zugelassen, ohne dass jedoch für diese Transporte eine Refactie vergütet wird
			2. Die sonstigen unter 1. nicht genannten Güter in vollen Wagenladungen	Pohrlitz oder Grosshof	Seelowitz Stadt via Branowitz—Rohrbach-Seelowitz bezw. vice versa					12 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1366	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Güter aller Art in vollen Wagenladungen	1. Rohrbach-Seelowitz transito (mit Ausschluss der Sendungen von Pohrlitz und Grosshof)	Seelowitz Stadt (bezw. vice versa)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 16000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Einhaltung der für die bezüglichen Güter bei Beförderung in vollen Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom Tage der Eröffnung der Localbahn Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt bis 30. September 1896	Localtarife	Verschieden	3 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen **nach** Seelowitz Stadt auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen **von** Seelowitz Stadt auf die reclamirende Firma als Aufgeberin (Versenderin) lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente dürfen einen Rückvergütungsstempel der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen und werden nicht wieder zurückgestellt	Zur Quantumsnachweisung werden auch alle durch die die Refactie reclamirende Firma während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses in den nebenbenannten Relationen in geringeren Mengen als vollen Wagenladungen per Bahn expedirten Sendungen, bei welchen dieselbe in der Richtung **nach** Seelowitz Stadt als Empfängerin und in der Richtung **von** Seelowitz Stadt als Versenderin auf den Frachtdocumenten erscheint, zugelassen, ohne dass jedoch für diese Transporte eine Refactie vergütet wird
				2. Rohrbach-Seelowitz loco	Seelowitz Stadt (bezw. vice versa)					5 kr.				
1367	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Weichen und Weichenbestandtheile	M.-Ostrau und Schönbrunn	Wagram	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	59·0 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1368	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter aller Art	In das im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 75 ex 1895, unter Post 1040 und Nr. 99 ex 1895, unter Post 1284, für Eilgüter aller Art von verschiedenen böhmischen Stationen nach Krakau loco und transito, bezw. vice versa publicirte Frachtzugeständniss werden mit Giltigkeit vom dritten Tage nach gegenwärtiger Publication unter Aufrechthaltung aller in dem vorbezeichneten Zugeständnisse stipulirten Bedingungen und Modalitäten auch die Relationen Kaaden-Brunnersdorf—Krakau loco und transito, bezw. vice versa, Lettowitz—Krakau loco und transito, bezw. vice versa, sowie Kanitz-Eibenschitz—Krakau loco und transito, bezw. vice versa einbezogen.										
1369	**Böhmischen Nordbahn**	Für die zur Erweiterung einer Fabrik in Jungbunzlau dienenden Baumaterialien gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Wagenladungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze bis Jungbunzlau zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.													

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1370	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Getreide, als: Buchweizen, Fennich, Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Mischkorn, Moorhirse, Roggen, Spelz und Weizen	Triest und Fiume	Kufstein transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. — Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Südösterr.-Ungar.-Deutschen Gütertarifes vom 1. December 1888 nach **Rosenheim oder nach darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen** zur Aufgabe gebracht werden	Bis Ende December 1895	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	Verschieden	Francs 18·80 pro Tonne = 1000 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1371	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Liesing Guntramsdorf Inzersdorf Hennersdorf	Angern	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen der Sendungen auf ihre eigenen Kosten besorgen zu lassen.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 40·6 44·6 40·6 44·6	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitze	Angern	Liesing Guntramsdorf Inzersdorf Hennersdorf					31 35 31 35				
1372	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Zuckerrübe und Rübenschnitte	Hainburg Deutsch-Altenburg Petronell Rohrau Pachfurth Bruck a. L. St.E.G. Wilfleinsdorf Trautmannsdorf Götzendorf St.E.G. Himberg Lanzendorf-Rannersdorf Mannersdorf Klein-Neusiedl oder vice versa	Pottendorf-Landegg	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 18·9 18·9 17·1 15·8 15·3 12·7 11·7 10·1 9·1 9·1 9·6 11·9 12·2		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1373	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fenchel der Pos. F—9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zuczka	Sämmtlichen in den Abschnitt A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, fallenden Stationen	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen. — Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Ausnahmetarif IV a	Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg (kr. ö.W.) a)	b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Cents.) a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1374	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art in beliebiger Verpackung	Erdweis	**Bregenz transit**	a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze finden Anwendung auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter, ferner auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben im letzteren Falle ausdrücklich auf Bregenz **transit**, Buchs **transit**, Lindau **transit** oder St. Margrethen **transit** zu lauten	Vom 20. September bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif, Theil II, Heft 1 der k. k. österr. Staatsbahnen (Neuauflage vom 1. Jänner 1895), bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehr, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1893	183	122	326	195	Verschieden, je nach dem Coursstande	Im Kartirungswege		
					Buchs transit				178	119	326	191				
					Lindau transit				183	122	326	195				
					St. Margrethen transit				185	123	331	197				
				Suchenthal	**Bregenz transit**				185	123	331	197				
					Buchs transit				183	122	331	195				
					Lindau transit				185	123	331	197				
					St. Margrethen transit				188	125	336	200				
1375	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Maschinen, zerlegt, und Maschinentheile der Pos. E 7 der Güterclassification im Tarife, Theil 1 vom 1. Jänner 1893	Wien St.E.G.	Wladislau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Localtarif	72·6 kr.		51·0 kr.		21·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den **Reclamanten** als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Sendungen müssen zum Baue einer Cacao-Fabrik in Wladislau bestimmt sein. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

1376 **Südbahn-Gesellschaft**

Ergänzung.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 22. December 1894, sub fortlauf. Nr. 2630, publicirte Refactiesatz von **132 Hellern pro 100 kg** wird mit Giltigkeit bis Ende December 1895 unter Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Bestimmungen dieser Publication auch auf solche Weizen-Bezüge ausgedehnt, welche mit einem gleich grossen, aus via Südbahn bezogenem ungarischen Weizen erzeugten und nach **belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen** exportirten Quantum von Wagenladungen Mehl à 10000 kg gedeckt werden.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 110. **Wien, 19. September 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Verkupferung des lebenden Werkes von Eisenschiffen mit Hilfe der Elektrolyse.

Bekanntlich hat das Bestreben, einen Anstrich zu erfinden, welcher das Ansetzen von Schalthieren und Gewächsen am lebenden Werke von Schiffen, sowie das Verrosten der Bleche derselben dauernd verhindern soll, bisher keinen annehmbaren Erfolg aufzuweisen. Welche Nachtheile ein Belag des Schiffsbodens mit sich bringen kann, wurde kürzlich durch die Thatsache illustrirt, dass ein amerikanisches Kriegsfahrzeug zur Rückreise von Rio de Janeiro nach New-York um 1000 Tonnen Kohle mehr benöthigte als zur Hinreise, ferner dass es auf der Rückreise eine um 2·3 Knoten geringere Durchschnittsgeschwindigkeit entwickelte, und zwar aus dem Grunde, weil während seines Aufenthaltes in Rio de Janeiro sich ein starker Bodenbelag angesetzt hatte.

Aber auch die finanzielle Seite dieser Angelegenheit fällt — abgesehen von dem Mehrverbrauche an Kohlen — stark in die Wagschale. So kostete z. B. nach einer von amerikanischen Regierungsorganen angestellten Berechnung die einmalige Dockung des Vereinigten Staaten-Kreuzers „Chicago“ sammt Reinigung und Anstrich seines lebenden Werkes nicht weniger als 12.000 Dollars, daher die Gesammtkosten für die Instandhaltung des Schiffsbodens bei einer dreijährigen Ausrüstungsperiode und dem Umstande, als das Schiff jährlich wenigstens dreimal gedockt und dessen lebendes Werk frisch gestrichen werden muss, den Betrag von 100.000 Dollars erreichen.

Diesen Uebelständen will man durch ein patentirtes Verfahren der Verkupferung des lebenden Werkes von Eisenschiffen abhelfen. Zur praktischen Erprobung dieses Verfahrens wurde ein 30 m langer Schleppdampfer in ein Trockendock in Jersey-City gebracht, woselbst sein Boden durch die neugebildete New-Yorker „Ship Cupper Platnig Company“ mit einer 1·2 mm dicken Kupferhaut versehen werden soll. Ausserdem wird beabsichtigt, einige dermalen noch am Stapel liegende Eisenschiffe vor ihrem Ablaufen nach dieser Methode zu bekupfern, um die Dockungskosten zu ersparen.

Der beim Verkupfern eingehaltene Vorgang weist drei verschiedene Verrichtungen auf; die Procedur ist eine successive und geht partienweise vor sich.

Vorerst wird ein hölzerner Kasten, der einen entsprechenden Theil des Bodenareals bedeckt, an der zu behandelnden Stelle wasserdicht angebracht und mit einer scharfen Säure gefüllt, um die betreffende Bodenpartie zu Reinigungszwecken zu ätzen. Nach 24 Stunden wird die Säure aus dem hölzernen Kasten abgelassen und die geätzte Bodenpartie sorgfältig gewaschen. Hierauf leitet man eine Lösung von Cyankupfer in den Kasten und bringt einen Strom von 6 Volt und 900 Ampère zur Anwendung. Hiedurch wird nicht nur die endgiltige Reinigung der Bodenplatten bewirkt, sondern auf letzteren auch eine äusserst dünne Schichte von Kupfer abgesetzt, welche den später anzusetzenden Schichten ein gutes Anhaften ermöglicht.

Nachdem die Lösung von Cyankupfer durch 24 Stunden im Kasten verblieb, wird auch diese abgelassen und durch eine Lösung von Kupfersulphat ersetzt. Die Spannung des durch die Salzlösung geleiteten elektrischen Stromes wird, bei unverminderter Stärke, auf 3 Volt herabgesetzt und eine grosse Kupferplatte im Kasten angebracht, um als Anode zu dienen.

Die Kupferablagerung an der Schiffshaut beginnt augenblicklich, und man stellt dieselbe durch Unterbrechung des Stromes erst ab, nachdem die Kupferschichte die erwähnte Stärke von 1·2 mm erreicht hat. Die Procedur nimmt ungefähr 4 Tage in Anspruch. Wenn es sich um die Verkupferung eines grossen Schiffes handelt, kann auch gleichzeitig mit mehreren Kasten gearbeitet werden.

Die aufgetragene Kupferschichte haftet so fest an den Blechen, dass sie von denselben nur mit einem scharfen Meissel abgetrennt werden kann, wobei zumeist auch etwas vom Eisen mitgeht.

Da zu erwarten ist, dass die Kupferschichte des

lebenden Werkes keine wie immer geartete Discontinuität aufweist, bleibt auch die Möglichkeit einer galvanischen Action ausgeschlossen, es wäre denn, das Eisen der Bodenbleche würde durch Abschürfungen, wie sie etwa bei Berührung von Felsgrund oder sonstigen mechanischen Einwirkungen von genügender Stärke entstehen können, blosgelegt. [„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Spalato-Aržano. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 9. September die k. k. Statthalterei in Zara beauftragt, hinsichtlich des von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ausgearbeiteten Vorprojectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station Spalato der k. k. Dalmatiner Staatsbahnen über Salona und Clissa nach Aržano zum Anschlusse an die auf dem Gebiete der Occupationsländer projectirte Fortsetzungslinie nach Bugojno, sowie für eine Abzweigung von Kraj nach Siry im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 38.966.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Prag—Mittelwalde: Verlegung eines Schleppgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karolinenthal hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlegung des von der Station Lieben zur Fabrik der Prager Maschinenbau-Actiengesellschaft führenden Schleppgeleises für den 20. September anberaumt. [G.-I.-Z. 17.679.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Branowitz-Pohrlitz und Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz-Stadt. (Betriebsbewilligung.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der beiden Localbahnen Branowitz-Pohrlitz und Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz-Stadt wurde die Betriebsbewilligung für den Gesammtverkehr ab 17. September ertheilt. [H.-M.-Z. 54.801.]

Brünner Localbahn. (Locomotivprüfung.) Am 5. August fand im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung der im Jahre 1895 bei Krauss & Comp. in Linz neu erbauten Tender-Locomotive, welche die Fabriksnummer 3245 und die Inventarsnummer 3 trägt, mit gutem Erfolge statt; die Kesselprobe wurde anstandslos bestanden. Die Locomotive ist nach den mit Handelsministerialerlass vom 11. Jänner 1894, Z. 1453, genehmigten Typenplänen erbaut, hat zwei unter einander gekuppelte, vor der Feuerbüchse liegende Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist, innenliegenden Rahmenbau, welcher in einem Wasserkasten das Speisewasser enthält, und horizontale, ausserhalb der Räder liegende Dampfcylinder und variable Steuerung. Der ganze Mechanismuss ist in einem nach allen Seiten verschlossenen Kasten enthalten. Die Kesselarmatur ist vollständig; es befinden sich auf der Locomotive auch zwei Injectoren, ein Kobelrauchfang mit Funkenrosette, eine Hebel- und automatische Vacuumbremse, eine eigene, gut construirte Kuppelvorrichtung, vorne und rückwärts gut angebrachte Bahnräumer, sowie eine Dampfheizungsvorrichtung. Die Spurweite ist normal. Das Gesammtgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande beträgt rund 18 t. Bei der auf der 8 km langen Strecke Schreibwald—Brünn-Karthaus in beiden Stellungen der Locomotive unternommenen Probefahrt wurde eine Maximalgeschwindigkeit von 34 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf dieses in jeder Beziehung günstige Ergebniss wurde die vorbeschriebene Locomotive als zum öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Brünner Localbahn für geeignet befunden. [Z. 53.703.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau):

16. September. In der Theilstrecke Gurahumora—Kimpolung wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen; sonach ist der Gesammtverkehr in der Strecke Hatna—Kimpolung wieder offen.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Nógráder Comitatsbahn, d. i. die Localbahn Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 109 vom 11. September und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die mit Erlass vom 12. August, Z. 45.631, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Nógráder Comitatsbahn, d. i. der Localbahn Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78), erflossene Concessionsurkunde. Der Concessionär dieser vom Budapester Ingenieur Stefan Popper projectirten, 111·73 km langen Linie ist, als dessen Rechtsnachfolger, die „Budapester Bankvereins-Actiengesellschaft". Das Actiencapital der unter der Firma „Nógráder Comitatsbahn" zu gründenden Actiengesellschaft ist mit 3,740.000 fl., d. i. mit 33.474 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, und entfallen von obiger Summe 224.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel. Die gesellschaftliche Linie wird, von der Station Aszód der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigend, diese in der Endstation Balassa-Gyarmat mit der Linie Párkány-Nána — Csata — Balassa-Gyarmat verbinden und von Balassa-Gyarmat aus in der Station Losoncz neuerdings in die früher genannte Linie Budapest—Hatvan—Ruttka einmünden, somit zwischen den Stationen Aszód und Losoncz die Sehne eines Bogens repräsentiren. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt: Aszód, Klad-Domony, Mácsa, Fóthi-Györk, Püspök-Hatvan, Acsa-Kürth, Guta, Nógrád-Kövesd, Becske, Nádor, Mohara, Balassa-Gyarmat, Szügy, Trász, Széchény, Ludány, Szakal, Littke, Tarnócz, Rapp und Losoncz.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 17. August, Z. 50.019/III, dem Berthold Privigyei, Einwohner von Turkeve, für eine von der Station Szinyér-Váralja der Linie Szatmár—Nagybánya der königl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Avas-Ujvaros, Avas-Vámfalu und die Gemarkung der Gemeinde Avas-felsöfalu bis Bikszád (Comitat Ugocsa) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 17. August, Z. 51.096/III, dem Einwohner von Oravicza-Bánya, Eugen Gembel, für eine entweder von der Station Jám der Linie Jassenova—Anina der königl. Ungarischen Staatsbahnen oder von einem anderen geeigneten Punkte dieser Linie nächst Mirkovácz abzweigende und selbe über Csorda, eventuell über Vrány und weiterhin über Varadia, Kakova, Komoristye, Forotik und die Gemarkungen der Gemeinden Nagy-Szurdok und Dokling, entweder über Königsgnad und die Gemarkung der Gemeinde Füzes in der Station Zsidovin oder aber über Binis in der Station Román-Bogsán mit der Linie Vojtek—Zsidovin—Román-Bogsán—Német-Bogsán der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 17. August, Z. 53.474/III, dem kgl. Notar Ludwig Szathmáry und dem Advocaten Dr. Johann Darabanth, Einwohner von Vinga, für eine von der Endstation Valkány der von der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest—Varjas—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden Flügelbahn Valkány-Varias ausgehende und in deren Fortsetzung diese über Kis-Szent-Péter, Kétfél, Kis-Telep, Majlátfalva und die Gemarkung der Gemeinde Monostor in der Station Vinya mit der Linie Arad—Temesvár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 17. August, Z. 53.474/III, den Einwohnern von Marmaros-Sziget, Friedrich Páris und Friedrich Müller, für eine von der Endstation Kis-Bocskó der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Marmaros-Sziget—Kis-Bocskó abzweigende, bis Kápolyána (Comitat Marmaros) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate Juli.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juli vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	8
	in Stationen	31
Zusammenstösse	auf freier Bahn	3
	in Stationen	13
sonstige Betriebsunfälle		127
	zusammen	182

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	2	29
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	22	73
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	—
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	12	12
zusammen	36	114

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Verwaltungsbezirk der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction in Altona	1	—
„ Breslau	—	10
„ Köln	—	1
„ Elberfeld	—	1
„ Erfurt	—	1
„ Kattowitz	—	1
„ Magdeburg	—	1
„ Stettin	—	4
kgl. Württembergische Staatseisenbahnen	—	3
grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen	1	3
Lübeck-Büchener Eisenbahn	—	4
wie vor	2	29

Bei den Betriebsunfällen wurden
62 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
141 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 35.806 km . . . 172 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2438 km . . . 10 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	208	150
bei den Privatbahnen	244	114

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:
bei den Staatsbahnen
der Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Essen,
die Main-Neckar-Eisenbahn und
die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen,
bei den Privatbahnen
die Lübeck-Büchener Eisenbahn,
die Altdamm-Kolberger Eisenbahn und
die Hessische Ludwigs-Bahn.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Vom 1. October ab führt die an der Strecke Aachen—Jülich gelegene Station Höngen A. J. die Bezeichnung „Mariagrube" und die an der Strecke Stolberg-Herzogenrath gelegene Personenhaltestelle Höngen Rh. die Bezeichnung „Mariadorf".

Schiffahrt.

Wiener Donaucanal. (Canalsperre bei Nussdorf.) Laut Kundmachung der k. k. niederösterr. Statthalterei vom 9. September wird behufs Ermöglichung der Ausführung der Wehrsohle bei der nach dem Gesetze über die Verkehrsanlagen vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, im Donaucanale bei Nussdorf herzustellenden Absperrvorrichtung der Wiener Donaucanal am 15. September bei Nussdorf für die Schiffahrt gesperrt. Als äusserster Endtermin für die Wiederaufhebung dieser Sperre ist der 31. Mai 1896 in Aussicht genommen. Falls die die Canalsperre bedingenden Arbeiten früher beendet werden sollten, wird der Donaucanal der Schiffahrt auch entsprechend früher wieder geöffnet werden. Desgleichen, wenn sich schon während der Arbeiten ergeben sollte, dass die Vollendung derselben zu dem gedachten Termine bei Annahme normaler Wasserverhältnisse nicht möglich sei, in welchem Falle die Fortsetzung der Arbeiten erst nach Ablauf des Sommers 1896 zu erfolgen hätte.

Während der Dauer der Canalsperre stehen den Schiffahrtsinteressenten folgende Landungsplätze im Donaustrome zur Verfügung:

1. Der öffentliche Landungsplatz an der Kaiser Franz Josef-Brücke in der Länge von 473·6 m für Flösse. Derselbe ist gleichzeitig Lagerplatz.
2. Der der Donau-Regulirungscommission gehörige Ufergrund zu beiden Seiten des Bootshauses des Ruderclub „Union" oberhalb der Nordbahnbrücke in der Länge von 137·2 m für Ruderschiffe. Der Platz dient gleichzeitig als Lagerplatz.
3. Der der Donau-Regulirungscommission gehörige Landungsplatz sammt Quai unterhalb der Nordbahnbrücke in der Länge von 231 m, sowie der anstossende ehemals öffentliche Landungsplatz in der Länge von 306·2 m für Ruderschiffe. Der Platz dient gleichzeitig als Lagerplatz.
4. Der Theil der Landungsstiege oberhalb der Kronprinz Rudolf-Brücke in der Länge von beiläufig 200 m für kleine Ruderschiffe.
5. Der öffentliche Landungsplatz unterhalb des Militärbades in der Länge von 504·7 m im oberen Theile für Flösse, im unteren für Ruderschiffe. Der Platz ist gleichzeitig Lagerplatz.
6. Das neue, mit einem Ausstreifplatz versehene Kuchelauer Leitwerk in der Länge von 1500 m für Ruderschiffe und Bretterflösse. Der oberste Theil bei Klosterneuburg kann auch als Lagerplatz benützt werden.
7. Die Uferstrecke vom Kahlenberger bis zum Nussdorfer Uferschlage in der Länge von 1150 m als Anlände und Umschlagplatz für Ruderschiffe und Bretterflösse.
8. Die Uferstrecke unterhalb des Magazins der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bis zu den eisernen Haftstöcken des Sperrschiffes als Anlände und Umschlagplatz für Ruderschiffe und Bretterflösse.
9. Die unterste, 500 m lange Strecke des Kuchelauer Leitwerkes dient als Anlände für die leeren, im Hauptstrome zu remorquirenden Fahrzeuge.

Seitens der Donau-Regulirungscommission werden zwei genügend ausgerüstete Auffängerpartien zur Verfügung gestellt werden, für deren Inanspruchnahme die genannte Commission eine entsprechende Vergütung fordern kann. Die Ueberwachung und Verwaltung der oben erwähnten Landungsplätze während der Dauer der Canalsperre wird von der Donaucanal-Inspection besorgt. Zwei Monate nach Aufhören der Canalsperre müssen die zur Verfügung gestellten Landungs- und Lagerplätze vollständig geräumt sein. Weiters wird die Donau-Regulirungscommission die für den Donaucanal bestimmten Ruderschiffe, insoweit sich dieselben mit Rücksicht auf die Wassertiefe im Donaucanale, auf die Steuerfähigkeit, Bemannung und wasserfreie Bordhöhe der Schiffe remorquiren lassen, während der Zeit vom 15. September bis Ende October vom Schneidergrund bei der Canalausmündung nach canalaufwärts unentgeltlich remorquiren.

Regulirung des Eisernen Thores. (Ausweis über den Stand der Arbeiten mit Schluss des I. Semesters 1895.) Ueber den Fortgang der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore im I. Semester des Jahres 1895 veröffentlicht das königl. ungarische Handelsministerium folgenden Bericht:

Die Arbeiten wurden in bedeutendem Masse behindert durch den andauernd hohen Wasserstand, welcher bei Orsova das bisher beobachtete höchste Niveau überstieg. Dieser Wasserstand variirte noch in den Monaten Mai und Juni zwischen 4 und 5 m über Null und ging dann nur langsam zurück, so dass die Arbeitsmaschinen nicht gehörig ausgenützt werden konnten. Dies ist die einzige Ursache, weshalb im I. Semester 1895 keine befriedigende Arbeitsleistung aufgewiesen werden kann.

Für das laufende Jahr waren präliminirt:

1. Entfernung von unterirdischen Felsen 72.000 m^3;
2. Entfernung von Felsen am Eisernen Thor:
   a) bis zu 2 m Höhe 6665 m^3;
   b) bis zu 3 m Höhe 6375 m^3;
3. Steinwürfe 168.280 m^3;
4. Steinwürfe-Ausgleichung 84.280 m^2;
5. Steinwürfe-Aushebung 11.701·81 m^3;
6. 0·3 m dicke Steinverkleidung 5565 m^2;
7. 0·45 m dicke Steinverkleidung 19.230 m^2;
8. Anschüttung aus gemischtem Material 14.060 m^3;
9. eine Strassenbrücke;
10. 2900 Currentmeter Schranken.

Dem gegenüber hat die Unternehmung factisch geleistet:

1. Entfernung unter dem Wasser 28.876 m³, d. i. 40·11 pCt.;
2. Entfernung von Felsen a) bis zu 2 m Höhe 296 m³ gleich 4·45 pCt.; Entfernung von Felsen am Eisernen Thor b) bis zu 3 m Höhe 264 m³ = 4·14 pCt.;
3. Steinwürfe 19.605 m³ = 11·65 pCt.;
4. Steinwürfe-Ausgleichung 2381 m² = 2·80 pCt.;
5. Steinwürfe-Aushebung 1029 m³ = 8·79 pCt.;
6. 0·3 m dicke Steinverkleidung 0·0 m²;
7. 0·45 m dicke Steinverkleidung 4480 m² = 23·30 pCt.;
8. Anschüttung 2693·462 m³ = 19·15 pCt.;
9. eine vollkommen fertiggestellte Brücke;
10. ein Schranken.

Das Beruhigendste bei diesem Resultate ist, dass der grösste Fortgang eben bei den schwierigsten Arbeiten geschehen ist, nämlich bei den Felsensprengungen unter Wasser. Die übrigen Arbeiten sind solcher Natur, dass sie zum grössten Theil auch in anderen Jahren nur in der zweiten Hälfte des Jahres vollbracht werden konnten, wie z. B. die Steinwürfe-Ausgleichung, zum Theil aber solche, die im Interesse einer correcten Arbeitsordnung für das zweite Semester zurückgestellt wurden, wie z. B. die Felsensprengungen am Eisernen Thor; zum Theil endlich solche, die wegen des hohen Wasserstandes erst im Juni eigentlich in Angriff genommen werden konnten, wie z. B. die Steinverkleidung. Das Resultat der Arbeiten vom Beginn derselben bis zum 1. Juli zeigt die folgende Zusammenstellung:

	Präliminirt	Factische Leistung	
	Ouantum	Quantum	pCt.
1. Felsenentfernung unter dem Wasser	258.491·38 m³	Lockerung 208.303 m³	80·—
		Entfernung 94.833 m³	36·7
2. Felsenentfernung			
a) unter Null bis 2 m im Eisernen Thor-Canal	219.072·50 m³	212.703·88 m³	97·—
b) bis 3 m	143.464·20 m³	137.353·275 m³	95·74
3. Steinwürfe	782.645·70 m³	633.971·425 m³	81·—
4. Steinwürfe-Ausgleichung	136.444·957 m²	54.526·467 m²	39·95
5. Steinwürfe-Aushebung	11.701·81 m³	1.029 m³	8·79
6. 0·03 m dicke Steinverkleidung	5.565 m²	—	—
7. 0·45 m dicke Steinverkleidung	56.469·966 m²	41.719·966 m²	73·89
8. Anschüttung aus gemischtem Material	257.780·77 m³	245.103·802 m³	95·08
9. Eine Brücke	—		100·—
10. Schranken	2900 Currentmeter	—	—

Sechs Arbeitsgattungen sind demnach entweder vollständig fertig oder nähern sich der Vollendung. Der Rückstand bei der Steinwürfe-Ausgleichung ist insofern ein scheinbarer, als sich gezeigt hat, dass die Steinwürfe bis zum Nullniveau unmöglich ausgeglichen werden können; somit ist mehr als die Hälfte dieser Arbeit fertig. Der Rückstand bei den Felsenbaggerungen unter Wasser ist schon in den früheren Berichten mit den am Eisernen Thor herrschenden überaus schwierigen Verhältnissen motivirt worden. Es ist Verfügung getroffen worden, dass diese Arbeiten mit grösserer Energie fortgesetzt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXVII. Stückes.) Das am 16. September herausgegebene CLXVII. Stück enthält unter

Nr. 1398: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 11. September 1895, Z. 34.081, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, dann aus dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1399: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 10. September 1895, Z. 18.167/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Schweinen aus Italien in das Küstenland.

Nr. 1400: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 10. September 1895, Z. 12.012, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Tamsweg im Herzogthume Salzburg nach Kärnten.

Nr. 1401: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 10. September 1895, Z. 12.056, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Steiermark nach Kärnten.

Nr. 1402: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 10. September 1895, Z. 12.062, betreffend das Verbot der Einfuhr lebender Schweine aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1403: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 13. September 1895, Z. 26.490, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Tamsweg im Herzogthume Salzburg nach Steiermark.

Nr. 1404: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 14. September 1895, Z. 87.460, betreffend die Zulassung der Einfuhr von Schweinen ungarischer Provenienz aus Steinbruch (Köbánya) in Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CLXVIII. Stückes.) Das am 17. September herausgegebene CLXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1405: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 11. September 1895, Z. 12.140, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, sowie dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn nach Krain.

Nr. 1406: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 14. September 1895, Z. 12.221, betreffend die beschränkte Einfuhr lebender Schweine aus Steiermark nach Kärnten.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 17·518 km lange Strecke Stahringen—Ueberlingen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, welche am 15. August dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Die Kilometerzeiger Nr. 4 (kgl. Bayerische Staatseisenbahnen) und Nr. 20 (Main-Neckar-Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden; ferner ist zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag III erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 4 und Nr. 20 werden die im December 1893, bezw. October 1892 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg) ist neu herausgegeben worden, und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag V erschienen. Durch das neu herausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 42 wird das im August 1893 ausgegebene Verzeichniss Nr. 42 nebst Nachtrag I und II aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Stempelpflichtigkeit der Einverständniss-Bescheinigungen bei Geltendmachung von Frachterstattungs- und Refactie-Ansprüchen durch andere Personen als die Bezugsberechtigten.

Bei Frachterstattungs- und Refactie-Ansprüchen, welche durch andere Personen als durch die Bezugsberechtigten eingebracht werden, sind im Sinne der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt, Nr. 66 ex 1895, Seite 1048, H.-M.-Z. 28.482, veröffentlichten Entscheidung des k. k. Finanzministeriums auch Einverständniss-Bescheinigungen in Form von kaufmännischen Benachrichtigungsschreiben gemäss § 9, Alinea 2, des Gesetzes vom 29. Februar 1864, Nr. 20 R.-G.-Bl., der Stempelung unterworfen, und erscheinen nunmehr alle Formen des Nachweises der Berechtigung der Einbringer stempelpflichtig:

I. Vollmachten sind mit einem Stempel von 50 kr. zu versehen (Tarif Post 111 des Gebührengesetzes vom 9. Februar 1850, Nr. 50 R.-G.-Bl., bezw. 13. December 1862, Nr. 89 R.-G.-Bl.).

II. Cessionen sind nach dem Werthe des Entgelts und Scala II zu stempeln (Tarif Post 32, 2, f, des Gebührengesetzes).

III. Einverständniss-Bescheinigungen in Form von kaufmännischen Benachrichtigungsschreiben sind als kaufmännische Anweisungen nach dem angewiesenen Betrage und Scala I zu stempeln (Tarif Post 11, 2, b, aa, bezw. Tarif Post 113, des Gebührengesetzes und § 4 des Gesetzes vom 8. März 1876).

Bei mangelnder oder mangelhafter Stempelung oder bei Vermuthung unrichtiger Angabe des Cessionsentgeltes (ad II) werden die bezüglichen Bescheinigungen an die competente Finanz-Bezirksdirection zur Amtshandlung weiter geleitet werden.

Jede derartige Eingabe ist im Sinne der Zusatzbestimmungen der verschiedenen Tarife (Theil I) zu § 61, 4, Betriebsreglement für Oesterreich-Ungarn, § 50, 4, Betriebsreglement des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Art. 12 des internationalen Uebereinkommens nebst den Beweisdocumenten noch mit einer besonderen, von Fall zu Fall beizubringenden Einverständniss-Bescheinigung zu belegen.

Wien, im September 1895. [674]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Regelung der Parteibeschwerden wegen unrichtiger Gebührenberechnung.

Vom Monate April 1895 angefangen wurde den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen die Regelung der Parteibeschwerden wegen unrichtiger Gebührenberechnung im Verkehre zwischen den unterstehenden Stationen und solchen der übrigen österr. und ungar. Eisenbahnen, mit Ausschluss des Güterverkehres mit der k. k. priv. Südbahn, übertragen.

Hievon geschlieht mit dem Bemerken die Verlautbarung, dass die bezüglichen Eingaben, soweit es sich um Transporte vom Jahre 1895 angefangen handelt, nunmehr im Sinne der Zusatzbestimmung VIII d des Tarifes Theil I, zu § 61 (4) Betriebsreglement vom 1. Jänner 1893, an jene k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection zu richten sind, in deren Bereich die Sendungen bezogen, bezw. die Gebühren entrichtet wurden.

Dagegen sind die diesfälligen Eingaben über Transporte aus der Zeit vor dem 1. Jänner 1895, sowie jene über Sendungen der directen Güterverkehres mit der Südbahn und ausländischen Bahnen nach wie vor an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien zu leiten.

Wien, am 8. September 1895. [675]

Rhein- und Main-Umschlag für den Verkehr mit Ungarn.

Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarife für Getreide u. s. w.

Am 1. October 1895 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Mai 1892 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide u. s. w. zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Localbahn, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und den Umschlagsplätzen Frankfurt a. M., Gustavsburg, Kastel Hafen, Ludwigshafen a. Rh., Mainz Hafen und Mannheim andererseits in Wirksamkeit.

Nachtrag II enthält Ergänzungen und Berichtigungen.

Wien, am 13. September 1895. [676]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 gelangen die nachstehenden Nachträge zur Einführung, und zwar:

a) Nachtrag I zu Theil II, Heft 1, enthaltend neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Wolle) und Nr. 27 (Hohlglaswaaren), weiters Aufnahme der Station Antwerpen in den Ausnahmetarif Nr. 21 (Eisen), der Station Zele in den Ausnahmetarif Nr. 23 (Flachs), der Stationen Brüsau-Brünlitz, Budweis, Leoben und Givet in den Ausnahmetarif Nr. 25 (Graphit), der Stationen Saventhem, Virginal und Josefihütte in den Ausnahmetarif Nr. 28 (Holzzellstoff), der Stationen Aussig, Schreckenstein und Teplitz-Waldthor in den Ausnahmetarif Nr. 34 (Steinplatten und Marmor), endlich verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen und

b) Nachtrag I zu Theil II, Heft 3, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen.

c) Je ein Nachtrag I zum Anhange ad Heft 1 und Heft 3.

Insoweit durch die neuen Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. November 1895 in Kraft.

Wien, am 13. September 1895. [677]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VII zu Theil II, Heft 1, des Gütertarifes, und des Nachtrages II zum bezüglichen Anhange.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag VII zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der Abtheilungen B, C und D der allgemeinen Tarife, insbesonders neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Graz St.B., Klagenfurt, Laibach, Leoben, Leobersdorf und Villach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ferner Baden, Cilli, Graz S.B., Klagenfurt, Laibach, Leoben, Marburg, Spielfeld, Steinbrück, Unterdrauburg, Villach und Wr. Neustadt der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, weiters Berichtigungen, bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Die im Nachtrage VI auf Seite 34 enthaltenen Frachtsätze für die Relation Pegnitz—Leobersdorf treten hiedurch ausser Kraft.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November 1895.

Im Nachtrag VII sind folgende Druckfehler mit sofortiger Wirksamkeit zu berichtigen:

Auf Seite 26 hat der Frachtsatz Unterdrauburg—Franzensbad Cl. I statt 425·6 kr. richtig zu lauten 425·9 kr., ferner ist auf Seite 50, Ausnahmetarif Nr. 46, der Frachtsatz Schärding—Neumarkt a. d. Rott von 0·378 Mk. zu berichtigen auf 0·388 Mk.

Gleichzeitig gelangt zum Anhange der Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält die Coursunterschiedsbeträge zu den im Nachtrage VII zum Tarife angegebenen Frachtsätzen, welche bis auf Weiteres von den betreffenden Frachtsätzen im einfachen Betrage abzuziehen sind.

Exemplare der vorerwähnten Drucksachen sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 0·80 Kronen zu beziehen.

Wien, am 15. September 1895. [678]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Gütertarifes Theil II, Heft 2, nebst einem Anhange hiezu, sowie des Nachtrages I zum gemeinschaftlichen Hefte B.

Mit Wirksamkeit vom 1. October 1895 gelangen zur Einführung:

1. Ein neuer Gütertarif Theil II, Heft 2, für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (einschliesslich der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, der Eisenbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek), der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Strecken) einerseits, dann Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.

   Durch diesen Tarif werden im Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr die in den Nachträgen VI, VII und VIII zum Tarife Theil II, Heft 3, vom 1. April 1880 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 26 für Schilf und Schilfrohr, Nr. 29 für Holzspäne und Nr. 30 für Käse, der Tarif für die Beförderung von Soda, Schilf und Schilfrohr (auch Binsen) etc. vom 1. März 1892 nebst den Nachträgen I und II, ferner der auf dem Instructionswege eingeführte Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von Eichenholzextract zwischen Barcs trans. und Aschaffenburg trans. aufgehoben, bezw. ersetzt.

   Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November 1895.
2. Der Anhang, welcher die Coursunterschiedsbeträge zu den Frachtsätzen des unter 1. bezeichneten Tarifes enthält. Die Coursunterschiedsbeträge werden bis auf Weiteres von den betreffenden Frachtsätzen im einfachen Betrage abgezogen.
3. Der Nachtrag I zum gemeinschaftlichen Hefte B. Derselbe enthält eine Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften und des Kilometerzeigers.

Exemplare der vorbezeichneten Drucksachen sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Wien, am 15. September 1895. [679]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zu den Verbandstarifen.

Mit Giltigkeit vom ab 1. October 1895 gelangen folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

1. Nachtrag II zu Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895 nebst Nachtrag I zum Anhange;
2. Nachtrag II zu Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1895 nebst Nachtrag I zum Anhange;
3. Nachtrag II zu Theil III, Heft Nr. 1, vom 1. August 1894 nebst Nachtrag I zum Anhange;
4. Nachtrag II zum Gütertarif (Gemeinschaftliches Heft), Theil II, Heft C, vom 1. Jänner 1894.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, bezw. der Anhänge.

Insoweit durch die Tarifnachträge gegen seither Frachterhöhungen eintreten oder seither bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. November 1895 in Kraft.

Abdrücke des II. Nachtrages zu Theil II, Heft 3, sind zum Preise von 60 Heller, Abdrücke des I. Nachtrages zum Anhange ad Theil II, Heft 3, zum Preise von 50 Heller für das Stück, alle übrigen Drucksachen dagegen unentgeltlich bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 16. September 1895. [680]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Württembergischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 gelangt der oben angeführte Nachtrag I zur Einführung:

Derselbe enthält:

1. Eine Ergänzung der besonderen zusätzlichen Bestimmungen zu den reglementarischen Bestimmungen.
2. Die Aenderung von Stationsnamen und Ergänzung der Frachtsätze für Bregenz.
3. Einen neuen Ausnahmetarif Nr. 6 für Holzpapierstoff etc.

Exemplare des Nachtrages I sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. September 1895. [681]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen gemeinschaftlichen Personentarifes.

Mit 1. October 1895 gelangt für den directen Personenverkehr zwischen den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein neuer Tarif zur Einführung, welcher bei den vorgenannten Verwaltungen zum Preise von 30 Kreuzer ö. W. erhältlich ist. Der in diesem Tarife unter Abschnitt H enthaltene Fahrpreis ermässigter Tour- und Retourkarten für Arbeiter zwischen Bielitz und Pewel mała tritt mit 1. November 1895 in Kraft; bis dahin bleibt der für diese Fahrkarten im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 80 vom 13. Juli 1893 unter Post 580 publicirte Fahrpreis aufrecht.

Mit dem Tage der Giltigkeit des vorangeführten Tarifes wird zugleich die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 44 vom 13. April 1895 unter Post 237 enthaltene Publication über die Einführung directer Fahrpreise zwischen Lundenburg und Lemberg ausser Wirksamkeit gesetzt, da die letzteren in den vorbezeichneten neuen Tarif aufgenommen sind.

Wien, am 14. September 1895. [682]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VI zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, und des Nachtrages IV zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 gelangen zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Jänner 1895), der Nachtrag VI, und zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2 (Neuauflage vom 1. Jänner 1895), der Nachtrag IV zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

I. Aenderungen, bezw. Ergänzungen;
II. Berichtigungen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von je 10 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 16. September 1895. [683]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Stationen Franz Josef-Stollen und Eisenberg in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Kohlen (Theil VI) vom 1. Jänner 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 werden die Stationen Franz Josef-Stollen (A.T.E.) und Eisenberg (k. k. St. B.) in den ab 1. Jänner 1892 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Kohlen (Theil VI) einbezogen.

Die Frachtsätze ergeben sich

a) von Franz Josef-Stollen durch Zuschlag von 0·6 Centimes für 100 kg an die Frachtsätze für Schwaz-Kuttowitz;
b) von Eisenberg durch Abschlag von 2 Centimes für 100 kg von den Frachtsätzen für Oberleutensdorf.

Wien, am 16. September 1895. [684]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Einführung von Nachträgen zu den Tarifheften 3 und 4.

Am 1. October 1895 treten im oben bezeichneten Verbande der 7. Nachtrag zu Tarifheft 3 und der 5. Nachtrag zu Tarifheft 4 in Kraft. Durch dieselben werden ausser der bereits zum 1. Mai 1895 durchgeführten Aenderung der Coursdifferenzen die besonderen Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze für Budapest trans. zum Theil geändert, und die Frachtsätze für Weimar (Weimar-Geraer Bhf.) in Folge Schliessung dieses Bahnhofes ausser Kraft gesetzt. Durch Nachtrag 7 zu Heft 3 wird auch die für Getreide pp. bestehende Reexpeditionsbegünstigung auf das Lagerhaus der Lagerhaus-Actiengesellschaft in Pressburg ausgedehnt. Der Nachtrag 5 zu Tarifheft 4 enthält ausserdem noch eine Beschränkung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes 4 für Pflaumen pp. aus Bosnien und Serbien, ferner Frachtsätze der Stückgutclasse II zwischen Lónyabánya und verschiedenen deutschen Stationen, und Frachtsätze des Specialtarifes III für die Station Thal (Thüringen) der Ruhlaer Bahn.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von je 10 Pfennig oder 6 Kreuzer ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 14. September 1895. [685]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der Frachtsätze für Pflaumen etc. bosnischer Herkunft.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 b, bezw 9, für die Beförderung getrockneter Pflaumen, sowie von Pflaumenmus (Powidl, Lequar) aus Bosnien treten nicht mit dem 31. August 1895, wie dies in diesem Blatte Nr. 80 vom 11. Juli 1895, Seite 1249, verlautbart wurde, sondern erst mit 30. September 1895 ausser Kraft.

Vom 1. October 1895 an werden für die Beförderung der genannten Artikel aus Bosnien bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief im Sächsisch-Oesterreichischen Verbandsverkehre, Tarifheft 1 und 2, vom 1. Juni 1892 die Frachtsätze der Classe B, und im Sächsisch-Ungarischen Verbandsverkehre, Tarifheft 1 und 4, vom 1. September 1893 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 (getrocknetes Obst) angewendet.

Wien, am 12. September 1895. [686]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Verkehr mit Oesterreich.

Aufhebung der Frachtsätze im Verkehr mit der Station Weimar der Weimar-Geraer Eisenbahn.

In Folge Verstaatlichung der Weimar-Geraer Bahn wird der Güterdienst auf den Stationen Weimar des Directionsbezirkes Erfurt und der Weimar-Geraer Bahn vom 1. October 1895 ab vereinigt, und wird derselbe von dem genannten Tage an lediglich auf dem bisherigen Bahnhofe der k. preussischen Staatsbahnstation Weimar besorgt werden. Mit Rücksicht hierauf werden die für die Station Weimar der Weimar-Geraer Bahn zur Zeit bestehenden Frachtsätze mit Ende September 1895 ausser Kraft gesetzt. Eine Verkehrsbeschränkung tritt durch diese Massnahme nicht ein, da für die bisherige preussische Staatsbahnstation Weimar in gleichem Umfange wie für Weimar (W.G.B.) directe Frachtsätze bestehen.

Wien, den 16. September 1895. [687]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung der italienischen Stationen Marzabotto und Sasso in den Frachtgut-Ausnahmetarif Nr. 11.

Mit 25. September 1895 werden die Stationen Marzabotto und Sasso in den auf den italienischen Strecken giltigen Frachtgut-Ausnahmetarif Nr. 11 für Wein, gewöhnlichen, Wermuthwein und Weintrauben, gepresste, mit dem Most, bei Aufgabe in Wagenladungen einbezogen.

Die im Verkehre mit diesen Stationen zur Anwendung gelangenden Schnittsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 sind folgende:

	km	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief	7000 kg
Mazzabotto-Peri trs.	204	11·64	9·35
„ -Chiasso trs.	295	16·04	13·06
Sasso-Peri trs.	196	11·38	9·02
„ -Chiasso trs.	287	15·60	12·73

Francs pro Tonne = 1000 kg

Wien, am 17. September 1895. [688]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr, Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung der Neuauflagen der Verbandsgütertarif-Theile II.

Mit 1. November 1895 treten die Neuauflagen der Verbandsgütertarif-Theile II in Kraft.

Durch diese Neuauflagen werden die gleichnamigen Tarife vom 1. Juli 1893 sammt den zu denselben erschienenen Nachträgen und Anhängen (enthaltend Coursdifferenzen) ersetzt. In die Neuauflage des Tarifes für den erstgenannten Verband sind auch die bisher bestandenen, im Kundmachungswege eingeführten Kartirungssätze einbezogen.

Die Neuauflagen enthalten ferner eine Ergänzung des Punktes 6 der Zusatzbestimmungen zu § 24 der genannten allgemeinen Tarifvorschriften.

Die in den bisherigen Verbandsgütertarif-Theilen II enthaltene Zusatzbestimmung zu § 38 der allgemeinen Tarifvorschriften der Abtheilung B des Theiles I zu den Verbandstarifen ist mit Rücksicht auf eine in die bevorstehende Neuausgabe der genannten Abtheilung B unter § 38 der allgemeinen Tarifvorschriften aufzunehmende entsprechende Bestimmung aus den Neuauflagen weggelassen.

Einige Frachtsätze der Wagenladungsclasse C_2 der Neuauflage des Tarifes für den erstgenannten Verband sind ermässigt.

Exemplare dieser Neuauflagen sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen, und zwar jeder der bezeichneten Tarife um den Preis von 60 Heller erhältlich.

Wien, am 13. September 1895. [689]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Franz Josef-Stollen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Kohlen.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 wird die Station Franz Josef-Stollen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft mit den um 0·6 Kronen pro 10.000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Schwaz-Kuttowitz in den Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle des Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 einbezogen.

Wien, am 12. September 1895. [690]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Tarif-Berichtigung.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 wird der im Tarifhefte 1 (Nachtrag X), Seite 8, enthaltene Ausnahmetarif Nr. 37 c zwischen

Kattowitz—Wien K.F.N.B.
„ —Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B.
„ —Floridsdorf-Donaufeld

von Mark 1·40 auf Mark 1·49 pro 100 kg berichtigt.

Wien, am 14. September 1895. [691]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Localbahnen Branowitz-Pohrlitz und Rohrbach - Seelowitz — Seelowitz Stadt.

Am 17. September 1895 wurden die Localbahnen Branowitz-Pohrlitz mit der Endstation Pohrlitz, mit der Halte- und Ladestelle Grosshof und mit der Haltestelle Priebitz, und Rohrbach Seelowitz — Seelowitz Stadt mit der Endstation Seelowitz Stadt für den allgemeinen Verkehr eröffnet.

Die Fahrordnungen der auf diesen Localbahnen verkehrenden gemischten Züge, sowie alles Nähere ist aus der affichirten Kundmachung, bezw. aus den für die hierseitigen Localbahnen giltigen Gebührentarifen vom 1. Juni 1888 nebst Nachträgen zu ersehen.

Wien, am 18. September 1895. [692]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe des Nachtrages V zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn tritt mit dem Tage der Eröffnung der zwischen Neusiedl-Dürnholz und Grussbach-Schönau gelegenen Haltestelle Fröllersdorf Nachtrag V in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die vollständige Kilometertabelle für die bezeichnete Haltestelle.

Derselbe kann zum Preise von 3 kr. per Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 16. September 1895. [693]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf die am 16. September in Donauwörth stattfindende Bezirksthierschau Anwendung.

— (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. auf die grosse Berliner Kunstausstellung — 1. Mai mit 29. September;
2. die akademische Kunstausstellung in Dresden — 1. September mit 31. October;
3. die landwirthschaftliche Ausstellung in Freiburg i. B. — 22. mit 30. September;
4. die Junggeflügel-Ausstellung in Hannover — 21. mit 23. September;
5. die elektrische Ausstellung in Karlsruhe — 1. September mit 16. October;
6. die Bezirks-Gewerbeausstellung in Mergentheim — 1. mit 22. September;
7. die internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen (veranstaltet vom Verein der Hundefreunde) in München — 29. September mit 6. October — und
8. auf die Geflügelausstellung in Schwabach — 22. mit 25. September.

Der Rücksendungstermin wurde für die grosse Berliner Kunstausstellung auf 8 Wochen und für die akademische Kunstausstellung in Dresden auf 5 Wochen nach Ausstellungsschluss verlängert.

— (Tarife für den inneren Verkehr, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895.) Am 1. September traten folgende Tarifänderungen in Kraft:

1. In dem auf Seite 157 und 158 unter II des Heftes C vom 1. April 1895 enthaltenen Verzeichniss der zu den Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifes I beispielsweise zu rechnenden Gegenstände ist unter Streichung der besonderen Aufführung von „Hut- und Mantelhaken (auch mit Porzellanköpfen und Messingbeschlag)“ nachzutragen:

   unter „Geldschränke, eiserne“:
   „Griffe, Handgriffe, Thür- und Fenstergriffe“;

   unter „Haken und Augen, auch lackirte“:
   „Haken aller Art einschliesslich Hut- und Mantelhaken (auch mit Porzellanköpfen und Messingbeschlag)“;

   unter „Messerschmiedewaaren“:
   „Nägel“; und

   unter „Schnallen, eiserne“:
   „Schrauben“.

   Die Ergänzung erfolgt, damit Gegenstände aus Porzellan in Verbindung mit unedlen Metallen wie eiserne Nägel mit Porzellanköpfen, Isolatoren mit eisernen Stützen, Kastenköpfe aus Porzellan mit eisernen Schrauben oder Stahl- und Messingtheilen, Porzellanringe mit eisernen Schrauben und ähnliche Gegenstände als Metallwaaren zum Specialtarife für bestimmte Stückgüter abgefertigt werden (vergl. auch Ziffer 9 a und c dieses Specialtarifes), wenn sie den dafür festgesetzten Bedingungen entsprechen.
2. Unter die Position „Schiefer“ des Specialtarifes III fallen auch die als Beiladung zu gewöhnlichem Schiefer oder vereinzelt in besonderen Wagenladungen vorkommenden geschliffenen und polirten Schieferplättchen und Platten u. s. w.

— (Tarife für den inneren Verkehr, Heft D, für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Mit dem Tage der Eröffnung der Localbahn-Theilstrecke Breitengüssbach—Ebern werden bei der Station Bamberg einfache Fahrkarten und Rückfahrten nach den Stationen dieser Localbahn-Theilstrecke zu nachstehenden Preisen aufgelegt:

km	nach	Einfache Fahrt		Rückfahrt	
		II.	III.	II.	III.
12	Baunach	0·70	0·45	1·00	0·70
16	Reckendorf	0·90	0·60	1·30	0·90
19	Manndorf	1·10	0·70	1·60	1·10
22	Rentweinsdorf	1·20	0·80	1·90	1·20
27	Ebern	1·60	1·00	2·30	1·60

Die Fahrkarten kommen durch die Fahrkarten-Verwaltung zur Abgabe.

— (Tarife für den inneren Verkehr, Heft D, für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Mit sofortiger Giltigkeit treten in den Tarifen der Localbahn Cham-Kötzting-Lam die nachstehenden Aenderungen ein:

1. Für Sägeklötze aus weichem Holze des Specialtarifes III und des Ausnahmetarifes 1 b nach Cham loco kommen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

		im Sp.-T. III für 100 kg	im A.-T. 1 b für 100 kg
Lam	—Cham loco	0·24 M.	0·25 M.
Arrach	— „ „	0·23 „	0·25 „
Hohenwarth	— „ „	0·22 „	0·23 „
Grafenwiesen	— „ „	0·20 „	0·22 „
Zellerthal	— „ „	0·17 „	0·18 „

2. Für die unter Nr. 1 bezeichneten Sägeklötze von Kötzting, Blaibach, Miltach und Chamerau nach Cham loco kommt der Localbahnzuschlag von 0·06 M. für 100 kg in Wegfall.
3. Die Güterfrachtsätze der Strecke Grafenwiesen—Zellerthal werden, wie folgt, festgestellt:

	Mark für 100 kg
a) Eilstückgut	0·20
b) Allgemeines Stückgut und Specialtarifstückgut	0·12
c) Wagenladungen der Allgemeinen Classen, der Specialtarife und der Ausnahmetarife 1—6 .	0·10

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895.) Auf Seite 352 und 354 des Heftes C sind die Stationen Dürrenzimmern und Hörbering mit folgenden Frachtsätzen handschriftlich zu ergänzen:

	Aschaffenburg	Gemünden	Kitzingen	Marktbreit	Ochsenfurt	Retzbach	Schweinfurt Stadt	Staffelbach	Würzburg
	Mark für 100 kg								
Dürrenzimmern . .	0·60	0·49	0·45	0·34	0 36	0·44	0·50	0·44	0·40
Hörbering	1·10	0·98	0·85	0·91	0·92	0·94	0 93	0·83	0·90

Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr mit Stationen der bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München. (Tarif vom 1. November 1893.) Ab 15. September 1895 kamen nachstehende Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung:

Kilometer	Von	Einfache Fahrt		Rückfahrt	
		Personenzug			
		II.	III.	II.	III.
72	Türkheim-Wörishofen nach Füssen	4·80	3·00	7·20	4·50
110	Memmingen nach Füssen	6·80	4·30	10·20	6·50
83	Mindelheim nach Füssen .	5·30	3·40	8 00	5·00
274	Nürnberg Centralbahnhof nach Füssen	15·50	9·90	23·30	15·20

Die den Gepäckstaxen bis Oberdorf bei Biessenhofen zuzuschlagende Localbahn-Gepäckstaxe von Oberdorf bei Biessenhofen bis Füssen beträgt für Gepäck im Gewichte

bis 30 kg	bis 50 kg	über 50 kg bis 100 kg
45 Pfg.	55 Pfg.	108 Pfg.

Die Fahrkarten kommen durch die Fahrkartenverwaltung zur Abgabe.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. Am 1. September traten folgende Tarifänderungen in Kraft:

1. In dem auf Seite 108 unter II des Nachtrages I zum Gütertarife enthaltenen Verzeichnisse der zu den Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifes I beispielsweise zu rechnenden Gegenstände ist unter Streichung der besonderen Aufführung von Hut- und Mantelhaken (auch mit Porzellanköpfen und Messingbeschlag)“ nachzutragen:
   unter „Geldschränke, eiserne“:
   „Griffe, Handgriffe, Thür- und Fenstergriffe“;
   unter „Haken und Augen, auch lackirte“:
   „Haken aller Art einschliesslich Hut- und Mantelhaken (auch mit Porzellanköpfen und Messingbeschlag)“;
   unter „Messerschmiedwaaren“:
   „Nägel“ und „Schrauben, eiserne“.
   Die Ergänzung erfolgt, damit Gegenstände aus Porzellan in Verbindung mit unedlen Metallen, wie eiserne Nägel mit Porzellanköpfen, Isolatoren mit eisernen Stützen, Kastenköpfe aus Porzellan mit eisernen Schrauben oder Stahl- und Messingtheilen, Porzellanringe mit eisernen Schrauben und ähnliche Gegenstände, als Metallwaaren zum Specialtarif für bestimmte Stückgüter abgefertigt werden (vergl. auch Ziffer 9 a und c dieses Specialtarifes), wenn sie den dafür festgesetzten Bedingungen entsprechen.
2. Unter die Position „Schiefer“ des Specialtarifes III fallen auch die als Beiladung zu gewöhnlichem Schiefer oder vereinzelt in besonderen Wagenladungen vorkommenden geschliffenen und polirten Schieferplättchen und Platten u. s. w.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil I, vom 15. Juli 1881. (Nachtrag 7.) Mit Giltigkeit vom 1. October gelangt der Nachtrag 7 zur Einführung. Derselbe enthält die Bestimmung, dass Steine, bearbeitete u. s. w. zu den Sätzen des provisorischen Deutsch-Französischen Gütertarifes nicht mehr abgefertigt werden können.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, vom 1. April 1895. (Frachtermässigung für Zuchtvieh.) Die im § 14 unter B Allgemeine Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahntarifes für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I (Seite 18) festgesetzte Frachtermässigung für Zuchtvieh ist für alle Sendungen zu gewähren, für welche der Nachweis, dass die betreffenden Thiere wirklich Zuchtvieh sind, in der durch den Tarif vorgeschriebenen Weise geführt wird, gleichviel ob die Sendungen von Züchtern oder Händlern herrühren.

Die beigebrachten Bescheinigungen sind aber genau zu prüfen und nur vorschriftsmässig ausgestellte anzuerkennen, auch ist von etwa wahrgenommenen Unregelmässigkeiten der vorgesetzten Dienststelle Anzeige zu erstatten.

Niederländisch-Deutscher Verbandsgütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893. (Nachtrag IV.) Am 15. September 1895 gelangte zum vorbezeichneten Theil I der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der Verbandsbestimmungen;
2. Neuauflage der Abtheilung B Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification und alphabetisches Inhaltsverzeichniss;
3. Berichtigungen.

Die im Nachtrag mit einem † bezeichneten Aenderungen erhalten erst vom 1. November 1895 an Giltigkeit.

Niederländisch-Bayerischer Tarif, Theil II, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Jänner 1895. Für Locomotiven, welche der überseeischen Ausfuhr halber zerlegt und verpackt zur Aufgabe gelangen, werden vom 1. September 1895 an die directen Frachtsätze für Locomotiven auf Rädern angewendet. Im vorbezeichneten Theil II, Seite 5, unter Ziffer III, ist Vormerkung zu machen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Tarif für die Nebenbahn von Striegau nach Maltch.) Am 1. September wurde die Nebenbahn von Striegau nach Maltsch für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. An dieser Strecke liegen in der Richtung von Striegau nach Maltsch die sechs Haltestellen Järischau, Gäbersdorf-Beckern, Lohnig, Ober-Mois, Buchwald-Ellguth und Schöneiche.

Die Strecke Striegau—Maltsch ist mit den daran gelegenen Haltestellen der Verkehrsinspection Waldenburg, der Betriebsinspection Liegnitz II und der Maschineninspection Neisse unterstellt.

Die Haltestellen sind zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist keine der neuen Verkehrsstellen geeignet.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Güterverkehr enthält der am 1. September erschienene Nachtrag 1 zum Gruppentarif II (Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen). In denselben sind auch die in Folge Eröffnung der Strecke Striegau—Maltsch eintretenden Entfernungsabkürzungen für die Verkehrsstellen Deutsch-Lissa, Maltsch, Neumarkt, Nimkau und Spittelndorf aufgenommen.

Soweit zu den Staatsbahn-Gruppen-Wechseltarifen keine Nachträge mit directen Entfernungen und Frachtsätzen am 1. September für die Stationen Striegau—Maltsch herausgegeben wurden, erfolgt die Frachtberechnung auf Grund der jeweilig niedrigsten Gesammtentfernung, welche sich durch Anstoss der im Nachtrag 1 zum Gruppentarif II von den neuen Stationen nach Striegau und Maltsch aufgeführten Entfernungen an die in den Gruppen-Wechseltarifen für diese Stationen bestehenden Entfernungen ergibt.

Abdrücke des Nachtrages 1 zum Gruppentarif II können unentgeltlich durch die Stationscassen bezogen werden.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Wasserglas.) Für die Beförderung von Wasserglas in Wagenladungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen zwischen Frankfurt a. M,, Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Ludwigshafen a. R., Mannheim Bad. Bahn und Worms einerseits und verschiedenen Stationen der ostschweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen andererseits traten mit 5. September Ausnahme-Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und Stationen, sowie das Gütertarifbureau der General-Direction der grossh. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1377	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik und Bau-Gesellschaft)	Trzynietz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. October 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht keiner	47·1 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1378	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux A.T.E. und Dux-Ladowitz	Iglau Oe.N.W.B. über Aussig	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag Tarif vom 1. März 1894	Heller 94·8 91·4	Heller 80·0 80·0	Heller 14·8 11·4	Im Kartirungswege		
1379	Südbahn-Gesellschaft		Pflaumen, getrocknete	Sziszek	Kufstein	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen nach Bayern adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	407 h inclusive ungar. Steuer	299 h inclusive ungar. Steuer	108 h	Im Kartirungswege		
1380	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Roheisen	Riesa-Elbkai	Hořowitz Holoubkau Zbirow Zditz (für Königshof)	Sendungen zu 10 Tonnen pro Wagen und Frachtbrief. Bestimmungen für den Verkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai	Vom 1. October 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 90 87 90 85		Im Kartirungswege		
1381	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erze aller Art, Braun- und Eisenstein, roh und gemahlen	Chrzanów Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	einer der in der Schnitt-Tafel I b des Ausnahmetarifes 6 a im Theil II, Heft 1 des Tarifes für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1895 enthaltenen deutschen Stationen	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der Bestimmungen des vorstehend bezeichneten Tarifes	Vom 1. October 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1895	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe nebenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif 6 a für 100 kg in Pfennig
Chrzanów . . .	13
Coursdifferenz	—

Lieferungs-Ausschreibung.

Zum Zwecke des Abschlusses der Station **Michelbeuern** der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die Lieferung und Aufstellung von eisernen Geländern, Schiebethoren und Gaslaternen im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferungsvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Formularien hiefür, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII., Mariahilferstrasse Nr. 126) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie (XV., Neubaugürtel Nr. 34) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens am 14. October 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im September 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

10 Stück Locomotiven Serie 59 mit Feuerbüchsen aus Flusseisen,
18 „ „ „ 73 „ „ „ Kupfer und
28 „ Tender Serie 37.

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Als äusserster Liefertermin wird bedungen:

Für 10 Stück Locomotiven Serie 59, 8 Stück Locomotiven Serie 73 und 18 Tender Serie 37 der 31. August 1896, und
„ 10 „ „ „ 73 der 30. November 1896.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven“, bezw. „von Tendern“ bis zum **12. October 1895, Mittags 1 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge einschliesslich der completen Ausrüstung, bezüglich der Locomotiven jedoch getrennt:

a) für Locomotiven mit Kessel aus Schweisseisen,
b) „ „ „ „ „ basischem Martinflusseisen,

per Stück in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc., loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die kürzesten Liefertermine anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und die Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radsterne, Radreifen, Siederohre und für Kesselbleche anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 30. November 1895 im Worte bleibt.

In dem Offerte ist endlich die ausdrückliche Erklärung abzugeben, dass sich der Offerent verpflichtet, jederzeit über Verlangen der k. k. General-Direction ohne irgend welchen Schadenersatzanspruch die Bestellung als ungiltig zu betrachten, sobald die in dem von der k. k. Regierung im österreichischen Abgeordnetenhause einzubringenden Staatsvoranschlage pro 1896 für diese Fahrbetriebsmittel eingestellten Beträge die verfassungsmässige Genehmigung nicht erhalten würden.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 6. September 1895.

Z. 135.006. **Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.**

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 111. **Wien, 21. September 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Ybbsthalbahn" mit dem Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung den Concessionären der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 219, bildenden Localbahn von Waidhofen an der Ybbs nach Kienberg-Gaming (Ybbsthalbahn) die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Ybbsthalbahn" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 11. September 1895. — Z. 26.488. H.-M.-Z. 54.595.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. September 1895, womit für den Monat October 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat October 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 20 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Nixdorf der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn über Einsiedel bis zur Reichsgrenze in der Richtung nach Sebnitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungrathe der k. k. priv. Nordbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Nixdorf der gesellschaftlichen Linie Schluckenau—Nixdorf über Einsiedel bis zur Reichsgrenze in der Richtung nach Sebnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. August 1895. Z. 48.819.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von einem geeigneten Punkte der Südbahn zwischen den Stationen Laibach und Franzdorf nach Oberlaibach.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bergingenieur August Głowacki in Laibach mit dem Erlasse vom 9. März 1895, Z. 1315 (Verordnungs-Blatt Nr. 37 vom 28. März 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte der Südbahn zwischen den Stationen Laibach und Franzdorf über Log nach Oberlaibach auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 28. August 1895. Z. 50.169.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Freistadt oder einem anderen geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Linz—Budweis nach Haslach zum Anschlusse an die Mühlkreisbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bürgermeister Franz Kastner in Leonfelden im Vereine mit Dr. Paul Steinwender, k. k. Notar in Leonfelden, mit dem Erlasse vom 27. August 1894, Z. 36.542 (Verordnungs-Blatt Nr. 106 vom 18. September 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Freistadt oder einem anderen geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Linz—Budweis über Leonfelden und Helfenberg nach Haslach zum Anschlusse an die Mühlkreisbahn auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 28. August 1895. Z. 50.625.

Die Vollendung des Nord-Ostsee-Canals und dessen wirthschaftliche und nautische Bedeutung.

Die ersten Entwürfe eines die Nord- und Ostsee verbindenden Canals reichen bis in das Mittelalter zurück. Von denjenigen, welche sich um den Vorschlag und die Ausgestaltung der heute zur Ausführung gebrachten Canallinie Verdienste erworben haben, sind zunächst die Brüder Christensen zu nennen, welche zuerst im Jahre 1848 den Vorschlag machten, einen Canal von Brunsbüttel über Rendsburg nach Eckernförde zu bauen. Durch den Kieler Flotten-Ausschuss wurde als östlicher Endpunkt Kiel statt Eckernförde in Aussicht genommen.

Dieser Entwurf enthielt bereits den Grundgedanken der heutigen Ausführung: Ebener Wasserspiegel in der Höhe des mittleren Standes der beiden verbundenen Meere.

Die politischen Verhältnisse nach 1850 drängten den Canalgedanken in den Hintergrund; er wurde aber sofort wieder aufgenommen, als die Herzogthümer im Jahre 1864 von Dänemark getrennt worden waren.

In den Jahren 1864 und 1865 entstand der sehr eingehende amtliche Entwurf des preussischen Geheimen Oberbaurathes Lentze. Dieser entschied sich im Grossen und Ganzen für die Christensen'sche Linie, bearbeitete aber auch noch drei weiteren Entwürfe, welche dem von militärischer Seite geforderten Anschluss nach Kiel gerecht werden sollten. Der eine dieser Nebenpläne entsprach ungefähr dem jetzt vollendeten Canale. Der Wasserspiegel lag auf dem Mittelwasser der Ostsee, jedoch war nur an der Elbe-Mündung eine Abschlussschleuse vorgesehen; die Entwässerung sollte nach der Ostsee erfolgen. Die preussische Thronrede vom Januar 1866 kündigte bereits die baldige Inangriffnahme des Canalbaues durch eine Actiengesellschaft mit Unterstützung des Staates an, als der Krieg für lange Zeit allen Plänen ein Ende machte.

Im Jahre 1878 begann endlich der letzte Zeitabschnitt der vorbereitenden Entwürfe. In diesem Jahre veröffentlichte der Hamburger Rheder und Kaufmann H. Dahlström eine Schrift: „Die Ertragsfähigkeit eines schleswig-holsteinischen Schiffahrtscanals.“ Auf Grund der inzwischen gemachten technischen Vorarbeiten und eines mit Benützung des Entwurfes von Lentze gefertigten Planes gab Dahlström im Jahre 1881 ein zweites grösseres Werk heraus: „Erläuterungsberichte zu den generellen Vorarbeiten für den Bau des Nord-Ostsee-Canals.“ Dieser Entwurf bildete die Grundlage für alle weiteren Verhandlungen und für die Vorlage an die gesetzgebenden Körperschaften.

Zunächst lagen die Pläne dem preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten vor, und hier war es der mit der neuesten Geschichte und mit dem Baue des Nord-Ostsee-Canals am engsten verknüpfte Mann, der jetzige Geheime Oberbaurath Baensch, welcher dem grossen Gedanken die lebhafteste Theilnahme entgegenbrachte und dem Projecte eine solche Gestalt gab, dass es allen Ansprüchen der Kriegs- und Handelszwecke gerecht zu werden vermochte. Wie tief eingreifend die Aenderungen waren, lässt sich schon daraus erkennen, dass die Baukosten von rund 95,000.000 (ohne Bauzinsen) auf 156,000.000 Mark und die jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten von 935.000 auf 1,800.000 Mark erhöht wurden.

Gegen Ende 1885 gelangte die inzwischen im Reichsamte des Innern bearbeitete Canalvorlage an den Reichstag und den preussischen Landtag, welch letzterer zu den obbezifferten Baukosten 50,000.000 Mark als unverzinsliche Vorausleistung Preussens bewilligen sollte. In eingehenden Verhandlungen wurden die Unterlagen des Canalplanes geprüft und fast allseitig ohne nennenswerthe Abänderungen für zweckmässig erachtet. Am 10. Juni 1886 genehmigte auch das preussische Herrenhaus, als letzte der in Betracht kommenden Körperschaften, die Vorlage, und so konnte an die Verwirklichung des grossen Werkes gegangen werden.

Die Frage, ob das Reich oder Preussen der Bauherr sein sollte, wurde zu Gunsten des Reiches entschieden und die Ausführung dem Reichsamte des Innern unterstellt. Als oberster Leiter wurde der Staatssecretär und Vicepräsident des preussischen Staatsministeriums v. Bötticher bestellt. Als technischer Referent wirkte nebenamtlich der Geheime Oberbaurath Baensch, als Verwaltungsdecernent der Geheime Ober-Regierungsrath Bartels und später der Geheime Ober-Regierungsrath v. Jonquières.

Im October 1886 wurde dann die kaiserliche Canalcommission gebildet, welche zunächst nur aus zwei Mitgliedern, dem Geheimen Regierungsrath Loewe als Verwaltungsbeamter und dem Geheimen Baurath Fülscher als oberster Baubeamter, bestand. Dem ersteren, als dem Dienstälteren, wurde der Vorsitz übertragen. Später ist die Canalcommission noch um ein juristisches Mitglied, den preussischen Regierungsrath Wenneker, und ein bautechnisches, den württembergischen Baurath Koch, vermehrt und der Geheime Baurath Fülscher zum Mitvorsitzenden ernannt worden.

Unter der Canalcommission wirkten anfangs vier, später fünf Bauämter, und zwar in Brunsbüttel, in Burg, in Rendsburg, in Kiel und in Holtenau.

Einen besonderen Dienstzweig bildeten sechs Baracken-Inspectionen, welche unmittelbar der Canalcommission unterstellt waren und die von Baracken-Verwaltern

geführte Aufsicht über die vielen von der Commission erbauten Arbeiter-Barackenlager zu überwachen hatten. An der Spitze der Baracken-Inspectionen standen verabschiedete Officiere. Die ärztliche Behandlung der Arbeiter wurde von der Canalbau-Krankencasse einer Reihe von Aerzten übertragen, während für die allgemeine Ueberwachung der sanitären Verhältnisse ein höherer Marinearzt gewonnen war. Die Seelsorge wurde theils von je einem Seitens der Canalcommission angestellten evangelischen und katholischen Geistlichen, theils von den umwohnenden Pfarrern nebenamtlich gepflogen.

Zunächst war es die Aufgabe, genaue Vorarbeiten anzufertigen, da hiezu bisher keine Gelegenheit gegeben war. Die Vorarbeiten haben zwei Jahre gedauert, jedoch konnte schon vor Beendigung derselben stellenweise mit dem Baue begonnen werden. Die Grundsteinlegung fand am 3. Juni 1887 und die Eröffnung des Canals am 21. Juni 1895 statt.

Die Zahl der während des Baues verwendeten Handwerker, Schiffer und Erdarbeiter einschliesslich der Baggermeister, Schachtmeister u. s. w. betrug

im Baujahre	1888/89	durchschnittlich	3000
„ „	1889/90	„	6000
„ „	1890/91	„	7230
„ „	1891/92	„	7114
„ „	1892/93	„	7086
„ „	1893/94	„	7264
„ „	1894/95	„	5918

und erreichte den Gipfel im Juni/Juli 1892 mit 8900 Mann.

Die Höchstzahl der Maschinen, welche von jeder Art gleichzeitig im Betriebe gewesen ist, betrug

66 Trocken- und Schwimmbagger und Elevatoren,
94 Locomotiven für Bau- und Betriebsbahnen,
55 sonstige Maschinen, wie Dampfpumpen u. dgl.,
2756 Erdförderwagen und Muldenkipper,
270 Schleppdampfer, Dampfprahme und andere Schiffsgefässe.

Das Ausmass der bewegten Erdmassen betrug 81 Millionen Kubikmeter.

Das Verhältniss der Bauverwaltung zu den Unternehmern ist fast durchwegs ein gutes gewesen. Streitfragen sind nur in geringem Umfange und dann unter Umständen eingetreten, die in der That verwickelt waren und verschiedene Auffassungen, je nach dem Standpunkte der Betheiligten, zuliessen.

Nicht minder günstig gestalteten sich die Arbeiterverhältnisse, über welche vor Beginn des Baues in den Kreisen der Bewohner der umliegenden Ortschaften die lebhaftesten Besorgnisse gehegt wurden. Wesentlich ist dies den Einrichtungen zur Unterbringung und Verpflegung der Arbeiter mit zu danken, welche die Canalcommission getroffen hatte. Bau und Unterhaltung der Baracken haben die Gesammtkostensumme zwar nicht unerheblich belastet und werden bei ferneren grossen Bauten einfacher gestaltet werden können, haben aber viel dazu beigetragen, in den aus allen Theilen Deutschlands und in geringem Masse auch aus dem Auslande zusammengeströmten Arbeitermassen Sinn für Ordnung und Sitte zu wecken und zu erhalten.

(Schluss folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Schleppbahn Kuttenthal—Unter-Četno. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 9. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn vorgelegten Vorprojectes für die Umgestaltung der bestehenden, von der Zuckerfabriks-Actiengesellschaft in Unter-Četno käuflich erworbenen normalspurigen Schleppbahn von der Station Kuttenthal der Böhmischen Nordbahn nach Unter-Četno in eine öffentliche Localbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere die getrennte Anlage der Stationen Unter-Četno der Localbahn Kuttenthal—Unter-Četno und Četno der Localbahn Mšeno-Četno zu erörtern und ihre Vereinigung in eine Gemeinschaftsstation anzustreben sein. [H.-M.-Z. 50.747.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Hannsdorf — Ziegenhals: Erbreiterung des Stationsplateau und Verlängerung des Frachtenmagazines in Freiwaldau: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erbreiterung des Stationsplateau und für die Verlängerung des Frachtenmagazines in der Station Freiwaldau für den 21. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 17.669.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Prag—Mittelwalde: Brückenwaage in Mštetic.) Für Zwecke der Zuckerfabrik in Litol wurde in der Station Mštetic die Brückenwaage sammt Häuschen überstellt. [31. August, Z. 48.980.]

— (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Wagenkasten in Všetat-Přivor.) Die Aufstellung eines Wagenkastens in der Station Všetat-Přivor wurde genehmigt. [26. August, Z. 50.176.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Umgestaltung der Desinfectionsanlage in Bodenbach: Commissionelle Verhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tetschen hat die commissionelle Verhandlung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Desinfectionsanlage in der Station Bodenbach für den 23. September anberaumt. [G.-I.-Z. 17.025.]

— (Bauliche Herstellungen in mehreren Stationen.) Behufs Sicherung des Verkehres wurden in den Stationen Wolkersdorf, Neubau-Kreuzstätten und Mistelbach Stellwerksanlagen errichtet. [9. September. Z. 44.493.]

— (Wiener Hauptbahnhof: Elektrische Beleuchtung am Frachtenbahnhof.) Das Project für die Kabellegung behufs Einführung des elektrischen Lichtes in den Seitens der Firma Emanuel Pollak & Sohn gemietheten Kellern des Magazines Nr. IV am Wiener Frachtenbahnhofe wurde zur Ausführung genehmigt. [27. August, Z, 39.414.]

Projectirte Localbahn Zbirow-Franzensthal. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Zbirow der k. k. Staatsbahnlinie Prag—Pilsen nach Franzensthal bei Zbirow die Trassenrevision auf den 24. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisesretär Carl Loula betraut. Bei dieser Amtshandlung wird auch die Frage der projectirten Benützung der noch bestehenden Bauten der aufgelassenen sogenannten Stroussberg-Bahn zu erörtern sein. [H.-M.-Z. 52.917.]

Elektrische Localbahn Teplitz-Eichwald. (Variante in km 7·037—8·330: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes einer Variante in km 7·037—8·330 der elektrischen Localbahn Teplitz-Eichwald auf den 24. September anberaumt. [H.-M.-Z. 52.751.]

Projectirte Localbahn Mähr.-Ostrau—Hruschau. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Einvernehmen mit der k. k. Landesregierung in Troppau hinsichtlich des von der Firma Lindheim & Comp. in Wien vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Mähr.-Ostrau nach Hruschau die Trassenrevision auf den 25. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [H.-M.-Z. 53.623.]

Schleppgeleise nächst der Station Waldmühle der Firma Josef Tichy. (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Baden hat die politische Begehung des Projectes für die Herstellung eines Schleppgeleises von der Station Waldmühle der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben zur Weisskalk- und Cementfabrik der Firma Josef Tichy auf den 20. September anberaumt. [G.-I.-Z. 17.967.]

Schleppbahn der Firma Wilhelm Pick nächst der Station Thomathal. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat hinsichtlich des vom steiermärkischen Landesausschusse vorgelegten Projectes einer bei km 57·2/3 der Murthalbahn abzweigenden Schleppbahn zum Sägewerke der Firma Wilhelm Pick nächst der Station Thomathal die politische Begehung auf den 23. September anberaumt. [H.-M.-Z. 52.915.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung fanden am 11., 25. und 29. Jänner, sowie am 8. Februar technisch-polizeiliche Prüfungen rücksichtlich vier für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmter Lastzugslocomotiven mit Schlepptender statt, welche sämmtlich nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 28. März 1893, H.-M.-Z. 11.767, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft erbaut wurden. Diese Locomotiven gehören der Kategorie III c an und tragen die Fabriksnummern 2418, 2419, 2420 und 2421, die Bahn-Inventarsnummern 5932, 5928, 5929 und 5927. Die Kessel derselben wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe mit gutem Erfolge unterzogen. Diese vier gleichartig gebauten Maschinen haben drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind nicht vorhanden. Sämmtliche Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Heusinger, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel und Schraube. Die Maschinen sind nach dem Compound-Systeme gebaut und mit der Anfahrtsvorrichtung System Gölsdorf versehen. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und ist zwischen den Federn der drei Achsen eine Traverse vorhanden. Die Kessel sind mit vollständiger Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichem Sandstreu-Apparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, auf Tender und Wagenzug wirkend, Spindelbremse, dann Dampfheizungseinrichtung und Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter. Die Spurweite der Maschinen ist normal, und beträgt das Totalgewicht jeder dieser Maschinen im ausgerüsteten Zustande circa 42 t. Die Probefahrten mit diesen Maschinen wurden auf der 11·8 km langen Strecke Wien—Purkersdorf der westlichen Staatsbahnen unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 60, bezw. 65 und 70 km per Stunde und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 41 bis 45 km per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf das nach jeder Richtung hin anstandslose Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen und der hiemit verbundenen Probefahrten wurden diese vier vorbeschriebenen Lastzugslocomotiven dem öffentlichen Zugsverkehre auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 42.039.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Karczag—Tisza-Füred. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 103 vom 28. August und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die mit Erlass des königl. ungar. Handelsministers vom 22. Juni, Z. 45.639, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Karczag—Tisza-Füred (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77), erflossene Concessionsurkunde. Der Concessionär dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und zu betreibenden Linie ist der Budapester Einwohner Ernst Ritter von Lindheim. Das Actiencapital der von der Station Karczag (zwischen Kis-Ujszállás und Püspök-Ladány) der Hauptlinie Budapest — Karczag — Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt)—Predeal der königl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden und diese in der Station Tisza-Füred mit der Linie Debreczin—Tisza-Füred—Füzes-Abony verbindenden, in einer Länge von 43·3 km projectirten Linie ist mit 1,244.000 fl., das ist mit 28.402 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Von obiger Summe entfallen 87.600 fl. zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt: Karczag, Karczag-Vásártér, Tatárüles, Kun-Madaras, Tisza-Szent-Imre, Tisza-Szöllös und Tisza-Füred.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 24. August, Z. 56.877, dem Grafen Franz Széchényi und dem Otto Biedermann, Einwohnern von Tarnócza, im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Szigetvár der Eisenbahn Barcs-Pécs (Fünfkirchen) abzweigende und diese über Csertö, Moszgó, Sümeg-Szent-László, Boldogaszonyfa, Böszénfa und die Gemarkung der Gemeinde Simonfa in der Station Kaposvár mit der südlichen Hauptlinie Budapest — Dombovár — Zákány — Zágráb (Agram)—Fiume der königl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Abschluss eines neuen Vertrages zwischen der Budapester hauptstädtischen Commune und der Gesellschaft.) Am 6. September ist der neue Vertrag zwischen der Budapester Communalverwaltung und der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb unterfertigt und auch bereits den betheiligten Ministerien zur Approbation vorgelegt worden. In Folge dessen wird bereits in nächster Zeit die schwebende Frage der Umwandlung des bisherigen Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb im Sinne des Wunsches der Regierung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34, 40 und 96) gelöst werden. Die Gesellschaft beabsichtigt, die Umgestaltungsarbeiten diesfalls sofort in Angriff zu nehmen.

Projectirte Localbahn Pápa—Csorna. (Constituirende Generalversammlung.) Am 13. September fand in Budapest unter Vorsitz des Ministerialrathes a. D. Eugen Szabó die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten normalspurigen Localbahn Pápa-Csorna (vergl. Vrdgs.-Bl. 72) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über dessen bisherige Thätigkeit im Interesse der Realisirung des Projectes zur Verlesung, nach dessen Kenntnissnahme und Genehmigung der bisherigen Leitung das Absolutorium ertheilt wurde. Nach den hierauf folgenden Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath wurde Ministerialrath a. D. Eugen Szabó zum Präsidenten des Directionsrathes gewählt. Die zu erbauende Linie, deren Ausführung der Wiener Firma Lindheim & Comp. übertragen wurde, zweigt von der Station Pápa der Linie der königl. Ungarischen Staatsbahnen Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring ab und verbindet diese in der Station Csorna mit der Linie Györ—Sopron (Oedenburg—)Ebenfurth.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Ernennung des financiellen Directors.) Der ungarische Ministerrath hat durch Beschluss vom 17. August den Director des Pester Vaterländischen Ersten Sparcassevereins Ambrosius Seidl an Stelle des verstorbenen Ministerialrathes Hilberth zum Director der financiellen Hauptsection der königlich ungarischen Staatsbahnen ernannt. Ferner wurde durch allerhöchste Entschliessung vom 30. August auf Vorschlag des ungarischen Finanzministers dem neuen Director der Finanz-Hauptsection der königlich ungarischen Staatsbahnen Ambrosius Seidl der Titel und Character eines Ministerialrathes taxfrei verliehen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monate Juni.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monate Juni auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 43 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.734 km und einer Gesammtleistung von 15,846.321 Zugkilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet 5965, gegen 1625 in demselben Monate des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 3227 (gegen 530 im Vorjahre) durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst,

so dass den aufgeführten Bahnen selbst 2738 (gegen 1995 Verspätungen im Vorjahre) zur Last fallen. Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 173 (gegen 70 im Vorjahre).

In Folge der Verspätungen wurden 3232 Anschlüsse versäumt (gegen 735 in demselben Monate des Vorjahres).

Nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Verspätungen nehmen die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, die Sächsischen Staatsbahnen und die Bahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona die ungünstigsten Stellen ein.

Wird nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Anschlussversäumnisse geordnet, so treten die Bahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn und die Bahnen der Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln an die ungünstigsten Stellen.

— (Einlösung von Actien der verstaatlichten Thüringer Hauptbahnen.) Die Eisenbahn-Direction zu Erfurt fordert in Ausführung des § 4 der Verträge vom 18./20. Mai, bezw. 31. Mai/4. Juni und 15./16. Juni, betreffend den Uebergang der Saal-, Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn auf den preussischen Staat, die Inhaber der Stamm- und Stamm-Prioritätsactien der Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn, sowie die Inhaber der Stammactien der Werra-Eisenbahn auf, diese Actien und die Dividendenscheine für das Jahr 1895 und die folgenden Jahre nebst Talons vom 1. October ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung entweder bei der Eisenbahn-Hauptcasse zu Erfurt oder bei derjenigen zu Berlin S.W., Schöneberger Ufer Nr. 1/4, einzureichen.

Es werden vertragsmässig gewährt:

I. Für die Actien der Saal-Eisenbahn

a) für je eine Stammactie à 300 Mk. eine Schuldverschreibung der 3 pCt. consolidirten preussischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 150 Mk., sowie eine baare Zuzahlung von 15 Mk. für jede Actie;

b) für je eine Stamm-Prioritatsactie à 300 Mk. Schuldverschreibungen der 3 pCt. consolirten preussischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 350 Mk., sowie eine baare Zuzahlung von 15 Mk. für jede Stamm-Prioritätsactie.

II. Für die Actien der Weimar-Geraer Eisenbahn:

a) für je eine Stammactie à 300 Mk. Schuldverschreibungen der 3 pCt. consolidirten preussischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 100 Mk.;

b) für je eine Stamm-Prioritätsactie à 600 Mk. Schuldverschreibungen der 3 pCt. consolidirten preussischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 600 Mk., sowie eine baare Zuzahlung von 30 Mk.

III. Für je zwei Stammactien à 300 Mk. der Werra-Eisenbahn eine Schuldverschreibung der 3 pCt. consolidirten preussischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 450 Mk. mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Jänner 1895, sowie eine baare Zuzahlung von 10 Mk. für jede Actie. Bis auf Weiteres wird auch eine nicht durch zwei theilbare Anzahl von Stammactien der Werra-Eisenbahn umgetauscht, und zwar mit der Massgabe, dass, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke der vorbezeichneten Verhältnisszahl nicht entspricht, die Ausgleichung des in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung bewirkt wird, wobei stets der nächst niedrigere darstellbare Betrag in Staatsschuldverschreibungen gewährt, der baar zu zahlende Betrag dagegen nach dem um 1 pCt. verminderten Course, welcher für Staatsschuldverschreibungen der 3 pCt. consolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird. Der in Staatsschuldverschreibungen nicht darstellbare Nennbetrag, welcher nach obigem Grundsatz in baar umgerechnet wird, wird ab 1. Jänner 1895 mit 3 pCt. verzinst.

Die Umtauschfrist der Actien vorgenannter drei Bahnen ist auf ein Jahr, also bis 30. September 1896, festgesetzt. Eine Verlängerung dieser Frist ist ausgeschlossen. Es liegt daher im Interesse der Actionäre, den Umtausch zur Vermeidung von Nachtheilen rechtzeitig zu beantragen.

Sämmtliche Schuldverschreibungen, welche in Stücken von 5000, 2000, 1000, 500, 300, 200 und 150 Mk. (zum Umtausch der Actien der Weimar-Geraer Eisenbahn auch in solchen von 100 Mk.) ausgefertigt sind, sind mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Jänner ab versehen.

Die Actien sind mit Nummernverzeichnissen, zu denen Vordrucke von den oben bezeichneten Cassen, von sämmtlichen Fahrkarten-Ausgabestellen der Saal-, Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn und des Directionsbezirkes Erfurt unentgeltlich verabfolgt werden, einzureichen.

Türkei. Nach der „Railway Review“ ist die Betriebsordnung der türkischen Bahnen ausserordentlich hart. Die geringste Nachlässigkeit wird streng bestraft, und bei vorkommenden Unfällen werden alle Beamten, die nur irgendwie dafür haftbar sind, zu Gefängniss verurtheilt, und zwar, wenn Menschen dabei zu Tode gekommen sind, oft für sehr lange Zeit. Eine Geldstrafe von 4 Mk. trifft jede Person, die den Bahnkörper betritt; Vieh und andere auf den Geleisen betroffene Thiere werden eingezogen, und der Eigenthümer kann deren Rückgabe nur gegen Zahlung von 1 Mk. für Hunde, Schafe und anderes Kleinvieh und von 12 Mk. für Rinder, Pferde und anderes Grossvieh erhalten. Die nicht in Anspruch genommenen Thiere werden in einer bestimmten Zeit zu Gunsten der Gesellschaft verkauft, doch ist diese verpflichtet, den Ueberschuss über die gesetzliche Geldstrafe und die Unkosten an den Eigenthümer zurückzuzahlen. Verlorene Gegenstände werden ebenfalls nur gegen Zahlung einer Gebühr zurückgegeben, und die nicht verlangten werden zu Gunsten der Gesellschaft verkauft. Die Reisenden werden militärisch behandelt; jeder hat beim letzten Glockenzeichen, das die Abfahrt ankündigt, auf seinem Platz zu sein. Bei Lösung der Fahrkarte muss der genaue Betrag bezahlt werden, sonst ist der Beamte berechtigt, eine Gebühr von 4 pCt., die ihm verbleibt, zu erheben. Die Fahrkarten für den Binnenverkehr sind nur für den Zug, für den sie gelöst sind, giltig und werden nicht zurückgenommen; bezüglich der Fahrkarten im Fernverkehr ist die Giltigkeitsdauer auf der Fahrkarte selbst angegeben. Die ohne Fahrkarte im Zug betroffenen Reisenden haben den dreifachen Tarif zwischen der Abfahrtsstation und der Station, vor welcher der Betrag entdeckt wird, zu zahlen; für die übrige Strecke können sie eine Fahrkarte zum gewöhnlichen Tarif lösen. Jede Fahrkarte gibt Anspruch auf die Beförderung von 50 kg Gepäck. Officiere und Soldaten bezahlen nur den dritten Theil des gewöhnlichen Tarifs; sind sie im Dienst, so werden sie unentgeltlich befördert. Gendarmen, Polizei- und andere Regierungsbeamte haben gegen Vorzeigung einer Bescheinigung nur die Hälfte des Fahrpreises zu zahlen. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement.) Zu dem vorbezeichneten Uebereinkommen ist Seitens der geschäftsführenden Verwaltung der III. Nachtrag herausgegeben worden und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 14·795 km lange Strecke Körösmező—Zemir—Landesgrenze der kgl. Ungar. Staatsbahnen, welche am 15. August dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. October:

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig), für je Mk. 600 Capital Mk. 10.80 Gold, (steuerfrei) für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Kronprinz Rudolf-Bahn (Salzkammergut). 4 pCt. Prioritätsobligationen. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold, Em. 1884, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Wiener Verkehrsanlagen-Commission. 4 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen. fl. 7.50 Silber.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. fl. 4.— ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 3.75 Silber, $4^1/_2$ pCt. für je Mk. 500 Capital Mk. 11.25 Gold.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritätsobligationen, Em. 1886. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1871. fl. 3.75 Silber.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätobligationen. fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Emission 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen. fl. 7.50 Silber.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritätsobligationen. Mk. 6.— Gold.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritätsobligationen. Serie X. Frcs. 6.50 Gold.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen. I. Em. fl. 5.— Silber.

Welser Localbahnen. Gegen Coupon Nr. 13 fl. —.50 ö. W.

Verlosungen.

Am 2. Jänner:

Zsitvathalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung seit 2. Juli).

Am 31. August:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (Rückzahlung ab 2. März 1896).

Am 2. September:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1888 (Rückzahlung ab 1. December).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 2. März 1896).

Rückzahlungen.

Ab 1. October:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten der Em. 1867 und 1871 (verlost am 14. Juni).

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Silberprioritäten, Em. 1868, 1871 und 1872, und $4^1/_2$ pCt. Goldprioritäten v. J. 1852 (verlost am 1. Juni).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. 1886er Markanleihe (verlost am 1. Juli).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten v. J. 1874, und 5 pCt. Prioritäten, II. Em. v. J. 1871 (verlost am 1. Juli).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1891 (verlost am 1. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. April).

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. (verlost am 1. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (verlost am 1. April).

Emission.

4percentige Lloyd-Prioritäten. Die von dem Oesterr. Lloyd zum Zwecke der Rückzahlung des 1874er Anlehens und zum Baue von Schiffen beschlossene Aufnahme eines neuen Prioritätsanlehens hat die Genehmigung der Regierung erhalten, und es gelangt nunmehr diese Anleihe zur Emission. Dieselbe umfasst einen Nominalbetrag von fl. 4,200.000 Gold, eingetheilt in 2000 Obligationen à fl. 1000 Gold und 440 Obligationen à fl. 5000 Gold, ist mit 4 pCt. in Gold verzinslich, für alle Zeiten steuerfrei und innerhalb 60 Jahren von jetzt zum vollen Nennwerthe in Gold rückzahlbar. Die erste Verlosung findet erst am 2. Jänner 1906 statt, und bis zu diesem Zeitpunkte ist jede Verlosung oder Kündigung dieser Anleihe ausgeschlossen.

Convocation von Gläubigern.

Mährische Grenzbahn in Liquidation. In Folge Liquidation dieser Gesellschaft werden die Gläubiger derselben aufgefordert, ihre Forderungen wider die Gesellschaft binnen drei Monaten zur Anmeldung zu bringen.

Böhmische Westbahn in Liquidation. Die Gläubiger der Böhmischen Westbahn in Liquidation werden aufgefordert, ihre Forderungen wider die Gesellschaft binnen drei Monaten bei der Böhmischen Westbahn in Liquidation zu Handen des Liquidators Dr. Adolf Stein, Hof- und Gerichtsadvocaten in Wien, I., Hohenstaufengasse 10, zur Anmeldung zu bringen.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Für die Actien der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden vom 15. September angefangen neue Couponsbogen ausgegeben. Die Actien sind deshalb zum Zwecke der nöthigen Abstempelung beizubringen.

Generalversammlung.

8. October: Localbahn Schwarzenau-Zwettl (ausserordentliche).

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXIX. Stückes.) Das am 18. September herausgegebene CLXIX. Stück enthält unter

Nr. 1407: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 16. September 1895, Z. 87.540, wonach dem Fleischselcher Josef Ziegler in Wien, IV. Bez., Wiedener Hauptstrasse Nr. 76, das Bezugsrecht auf gesunde Schweine aus den wegen Schweinepest gesperrten Gebieten in Ungarn, Croatien, Slavonien, Bosnien und Galizien eingeräumt wird.

Nr. 1408: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 12. September 1895, Z. 15.485, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn in die Bukowina.

Nr. 1409: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 12. September 1895, Z. 75.966, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn nach Galizien.

Nr. 1410: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 12. September 1895, Z. 75.918, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Tamsweg im Herzogthume Salzburg nach Galizien.

Nr. 1411: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 11. September 1895, Z. 33.963, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren aus Salzburg nach Mähren.

Nr. 1412: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 12. September 1895, Z. 18.145/IV, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Tamsweg im Herzogthume Salzburg in das Küstenland.

Nr. 1413: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 10. September 1895, Z. 18.221/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, dann aus dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1414: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 12. September 1895, Z. 18.292/IV, betreffend die Gestattung des Transitverkehres mit Schweinen serbischer Provenienz via Semlin nach Italien.

Nr. 1415: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 12. September 1895, Z. 12.098, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Tamsweg im Herzogthume Salzburg nach Krain.

— (Inhalt des CLXX. Stückes.) Das am 19. September herausgegebene CLXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1416: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 16. September 1895, Z. 34.715, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch (Köbánya) in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1417: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 16. September 1895, Z. 10.621, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn nach Salzburg,

Nr. 1418: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 16. September 1895, Z. 17.496, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Mastschweinen ungarischer Provenienz aus der Contumaz- und Mastanstalt zu Steinbruch in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1419: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 14. September 1895, Z. 34.609, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern (Rindern, Schafen und Ziegen) aus Ungarn und Croatien-Slavonien nach Mähren.

Nr. 1420: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 13. September 1895, Z. 23.173, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Temes, Veszprim und Jász-Nagy-Kun-Szolnok, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvar in Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1421: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 17. September 1895, Z. 10.560, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Salzburg.

Nr. 1422: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 16. September 1895, Z. 27.083, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 1423: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 16. September 1895, Z. 146.899, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Böhmen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
(Personenverkehr.)

Einführung des II. Nachtrages zum Tarife für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien (Theil II) vom 1. Mai 1894.

Mit 1. November 1895 gelangt der II. Nachtrag zu dem vorerwähnten Tarife zur Einführung, welcher theilweise geänderte Fahrpreise für den Verkehr zwischen den Stationen und Haltestellen der Strecke Praterstern—Favoriten einerseits und Stationen und Haltestellen der Strecke Unter-Hetzendorf—St. Pölten andererseits enthält.

Hiedurch werden die bezüglichen, im Haupttarife auf Seite 16 und 17 enthaltenen Fahrpreise ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Heller erhältlich sein.

Wien, am 15. September 1895. [694]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kremsthalbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kremsthalbahn-Gesellschaft andererseits.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 gelangt für den vorerwähnten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, welcher geänderte Fahrpreise enthält.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1894 und der I. Nachtrag hiezu vom 1. August 1894 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. erhältlich sein.

Wien, am 15. September 1895. [695]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
Steyrthalbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und der Station Bad Hall der Steyrthalbahn via Steyr-Garsten andererseits.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 gelangt für den vorerwähnten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, welcher geänderte Fahrpreise enthält.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1893 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. erhältlich sein.

Wien, am 15. September 1895. [696]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.
Dampfschiffahrts-Unternehmung auf dem Wolfgangsee.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft und der Dampfschiffahrts-Unternehmung auf dem Wolfgangsee andererseits.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 gelangt für den vorerwähnten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, welcher geänderte Fahrpreise enthält.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 15. Juli 1894 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. erhältlich sein.

Wien, am 17. September 1895. [697]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
Traunsee-Dampfschiffahrts-Unternehmung.
Hallstätter Dampfschiffahrts-Unternehmung.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Dampfschiffstation Gmunden Stadt via Traunsee, sowie der Dampfschiffstation Hallstatt Markt via Hallstätter See, dann zwischen der Dampfschiffstation Gmunden Stadt und der Dampfschiffstation Hallstatt Markt.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 gelangt für den vorerwähnten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, welcher geänderte Fahrpreise enthält.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1893 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. erhältlich sein.

Wien, am 17. September 1895. [698]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Attersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen uud Stationen der Ersten concessionirten Attersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 gelangt für den vorerwähnten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, welcher geänderte Fahrpreise enthält.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1893 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. erhältlich sein.

Wien, am 15. September 1895. [699]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 102 vom 31. August 1895 auf Seite 1560 verlautbarte Kundmachung wird dahin abgeändert, dass die für die Station Weimar (Weimar-Geraer Eisenbahn) bestehenden Frachtsätze für die Beförderung von Borstenvieh, sowie die Fahrgelder für Thierbegleiter sammt den auf den Verkehr mit dieser Station bezüglichen Instradirungsbestimmungen schon am 1. October 1895 ausser Kraft treten.

Wien, am 17. September 1895. [700]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionszulassung von Raffinadezucker in Saaz (B.E.B.)

Vom 1. October 1895 angefangen bis auf Widerruf wird die Reexpedition aus dem öffentlichen Lagerhause des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz im Oesterreichischen Eisenbahnverbande auf Grund und nach Massgabe der ab 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, sowie der nachfolgenden weiteren Bestimmungen für Raffinadezucker als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen gestattet:

1. Die betreffenden Sendungen müssen von den Stationen Kuttenberg (Stadtbahnhof) L.B., Neubidschow, Peček, Rossitz, Sedletz-Kuttenberg, Slatinan und Zleb nach den westlich, bezw. nördlich von Saaz gelegenen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zur Reexpedition gelangen.
2. Die Reexpeditionsfrist beträgt zwölf Monate, vom Tage des Einlangens der Sendung in der Station Saaz (B.E.B.) an gerechnet.
3. Die Anwendung des directen Frachtsatzes von der ursprünglichen Aufgabe- bis zur neuen Bestimmungsstation findet sofort bei der Reexpedition durch Berechnung des vom directen Frachtsatze verbleibenden Restes im Kartirungswege statt.
4. Für diese Frachtberechnung ist jener Tarif massgebend, welcher zur Zeit der Weiterbeförderung von der Station Saaz (B.E.B.) in Kraft steht.
5. Nebengebühren gelangen besonders zur Einhebung.

Wien, im September 1895. [701]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Herausgabe neuer Tarifnachträge.

Am 1. November 1895 treten die Nachträge V zu den Heften 1 und 2 und die Nachträge IV zu den Heften 3, 4 und 5 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifes in Kraft. Sie enthalten eine Aenderung des Vorwortes, Aenderung der besonderen Bestimmungen für die Ausnahmetarife für Lebensmittel, für Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen und für Erze, Aenderung der Coursunterschiedsbeträge, Aenderung von Stationsnamen, Einbeziehung neuer Stationen, abgeänderte und neue Frachtsätze für diverse Artikel, Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge III und IV, sowie des Anhanges vom 1. Juni 1894 zu Heft 1 und Ergänzung der Kilometerzeiger.

Durch die abgeänderten und berichtigten Frachtsätze treten in vereinzelten Fällen auch Erhöhungen ein. Ausserdem werden durch die Nachträge V zu den Heften 1 und 2 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 b (für getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus u. s. w. aus Bosnien und Serbien) mit 15. November 1895 vollständig aufgehoben.

Abdrücke der Nachträge können vom 16. October 1895 an durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Ueber die eintretenden Frachterhöhungen geben bis dahin die Verbands-Verwaltungen Auskunft.

Wien, den 18. September 1895. [702]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausnahmetarif Nr. I für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Malz und Oelsaaten von gesellschaftlichen Stationen nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen mit Umschlag in Wien oder Passau.) Mit 1. September ist ein neuer Ausnahmetarif I für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten (ausgenommen Kleie), Malz und Oelsaaten bei Aufgabe in ganzen Schleppladungen, bezw. in sackirten Theilsendungen von mindestens 10.000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht auf einen Frachtbrief von Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der königl. Bayerischen Staatsbahnen mit Umschlag in Wien oder Passau in Kraft getreten. Gleichzeitig wurde der Ausnahmetarif I vom 1. October 1891 sammt Nachträgen I—VII aufgehoben.

Die Beförderung erfolgt rücksichtlich des Eisenbahndurchlaufes:

a) beim Umschlage in Wien auf Grund der reglementarischen Bestimmungen und der allgemeinen Tarifvorschriften u. s. w. im Theile I, Abtheilung A und B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits;

b) beim Umschlage in Passau auf Grund der Verkehrsordnung und Tarifbestimmungen für den inneren Verkehr der königl. Bayerischen Staatsbahnen; rücksichtlich der Wasserstrecken auf Grund des Betriebsreglements und der Tarifbestimmungen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, sowie der besonderen Anordnungen dieses Ausnahmetarifes.

Anwendung findet der Ausnahmetarif auf Getreide aller Art, als Weizen, Roggen (Korn), Gerste, Hafer, Halbfrucht, Hirse, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Spelz (Dinkel), Dari (Darisamen), auf Hülsenfrüchte, auch geschälte, als Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen, Wicken, Raden (Trespe), auf Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, als Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, Zeamehl u. dgl., auch Braunmehl, Spelz- und Griesmehl, Gerstenmehl, Maismehl, geschrotetes Getreide und Futtermehl (ausgenommen Kleie und Ostergries, Matzesgries und Matzesmehl), auf Malz aller Art, auf Oelsaaten (Oelfrüchte), und zwar Rübsamen (Raps, Reps, Rübsen), Lein-, Hanf- und Mohnsamen, Dottersaat, Ricinussamen, Sesamsaat, Baumwoll-, Kanarien- und Spörgelsamen, Sonnenblumenkerne, Kürbiskerne, Hederich, Ravison, Rettigsaat, Niggersaat, Illigenüsse und Capoksaat, endlich auf Mais (Kukuruz) in Körnern.

Der Tarif ist in Schnittform erstellt, und ergibt sich der Gesammtfrachtsatz zwischen zwei Stationen durch Zusammenzählung der in der Schnitttafel a) enthaltenen Schnittfracht von der Schiffstation zum Schnittpunkte und der in der Schnitttafel b) enthaltenen entsprechenden Schnittfracht vom Schnittpunkte nach der bayerischen Bahnstation.

Rücksichtlich des Schiffstransportes ist für alle Artikel die Aufgabe ganzer Schleppladungen alla rinfusa oder sackirt von mindestens 300 t (bei Hafer von 250 t) oder die Aufgabe sackirter Theilsendungen von mindestens 10.000 kg, bezw. die Zahlung der Fracht für dieses Gewicht per einen Frachtbrief bedungen. Sackirte Theilsendungen werden nur an jenen Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, an welchen Agentien errichtet sind, zur Beförderung angenommen. Bei der Frachtberechnung werden je angefangene 10 kg für voll genommen. Für Schleppladungen, bei welchen das Tragvermögen des Schleppes nicht ausgenützt erscheint, wird die Fracht mindestens für jenes Gewicht berechnet, für welches der Schlepp beigestellt wurde. Bei Havarieunfällen von Fahrzeugen, welche nicht unter Gewichtsgarantie beladen wurden, wird die Entschädigung für das havarirte Gewicht, wenn das Gesammtgewicht bei der Ausladung nicht nachweisbar ist, auf Grund des von der Aufgabestation in den Frachtbriefen und Aufgabsrecepissen vermerkten, nach dem Tiefgang des Schleppes constatirten Gesammtgewichtes vorgenommen. Die Frachtsätze des Tarifes enthalten rücksichtlich des Schiffstransportes die Kosten der Transportversicherung, der Umladung in den Umschlagsstationen Wien oder Passau und eventuell der 5perc. ungarischen Transportsteuer. Die Einladung alla rinfusa in die Schiffe hat die Partei auf ihre Kosten zu veranlassen. — Die Einladung und Abwage sackirter Theilsendungen wird durch gesellschaftliche Arbeitskräfte bewirkt und hiefür eine Gebühr von 5 Pfg. per 100 kg besonders berechnet. Bei Eintritt ungünstiger Wasserstandsverhältnisse behält sich die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vor, Umladungsgebühren in der Höhe von 10 Pfg. per 100 kg einzuheben, und wird der Zeitpunkt der Einhebung von der genannten Gesellschaft mit besonderer Kundmachung bekanntgegeben werden. Auch behält sich die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vor, bei ungünstigem Wasserstande in der Bega den Getreide- und Mahlproductenverkehr von Becskerek, Gross-Ecska, Ittebe, Roman-Szt.-Mihaly, Szt.-György (Bega), Telek, O-Temesvár, Torak und Ujvár zu sistiren.

Die Umschlagstationen Wien und Passau rechnen für ihre Vermittlung bei Weitersendung von Getreide u. s. w. folgende Expeditionsgebühren: bei geschütteter Frucht 2 Pfg. per 100 kg, bei sackirten Schiffsendungen 1 Pfg. per 100 kg. Die für Anfertigung der Zollpapiere, für zollamtliche Abwage sackirter Waare und für Säckeflicken erwachsenden Spesen werden gesondert in Rechnung gestellt.

Die Kosten für Schifftungen von alla rinfusa-Schleppladungen auf dem Hauptstrome der Donau werden von der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aus Eigenem bestritten. Hieraus kann aber kein Anspruch auf die unbedingte Expedition oder Schifftung der beladenen Schleppe abgeleitet werden, namentlich nicht für Schleppe aus der unteren Donau unterhalb Orsova, weil über die Kataraktenstrecke nächst diesem Orte die Passage auch geschiffteter Getreideschleppe stets vom jeweiligen Wasserstande abhängig ist. Eventuelle Schifftungen von geschütteten Schleppladungen auf den Nebenflüssen und Seitenarmen der Donau, sowie auf den Canälen werden durch die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf Kosten der Partei vorgenommen. Für Schifftungen sackirter Waare werden keine Schifftungsspesen in Anrechnung gebracht. Dagegen hat die Partei für die bei Schifftungen sowohl von geschütteter als auch sackirter Waare erwachsenden Zollspesen stets aufzukommen.

Einlagerung und Reexpedition. Die directen Frachtsätze des Tarifes von der ursprünglichen Aufgabs(Verbands)station bis zur neuen Bestimmungs(Verbands)station finden unter folgenden Bedingungen auch bei der Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung, bezw. Reexpedition auf einer Unterwegsstation statt, und zwar für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten in Wagenladungen von 10.000 kg. Die Einlagerung, bezw. Reexpedition ist in nachstehenden Lagerhäusern zulässig: Hauptstädtische Entrepots in Budapest, Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am Praterquai in Wien, Lagerhaus der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser in Wien-Praterquai, Lagerhaus der Ersten österreichischen Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser Wien-Franzensbrückenstrasse, Lagermagazin der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien transit (Rangirbahnhof), Erstes oberösterreichisches Lagerhaus (Heinrich Mugrauer) in Linz, Lagerhaus in Passau, Lagerhäuser in München Ostbahnhof (C. Schmederer und bayerische Handelsbank), Städtisches Lagerhaus in München Südbahnhof und Städtisches Lagerhaus in Rosenheim. Aus der Reexpeditionstabelle ist zu ersehen, in welchen dieser Lagerhäuser, bezw. Reexpeditionsstationen die Einlagerung, bezw. Reexpedition in den einzelnen Stationsverbindungen stattfinden kann. Die Sendungen müssen in den Einlagerungs-, resp. Reexpeditionsstationen unter der Adresse der Lagerhausverwaltung eingehen und von letzterer bei der Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden. Nur bei den Lagerhäusern der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, beim Lagermagazine der k. k. Staatsbahnen in Wien und beim Lagerhaus in Passau wird zugelassen, dass die Sendungen in den Einlagerungsstationen auch unter der Adresse der einlagernden Firma eingehen, bezw. von letzterer bei der Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden. In diesem Falle ist jedoch neben dem Empfänger das die Reexpedition vermittelnde Lagerhaus namhaft zu machen. Vermittlungsadressen sind ausgeschlossen. Auf Sendungen, welche mit einem höheren als dem Eingangsgewichte weiter gesendet werden, findet das Reexpeditionsverfahren keine Anwendung. Bei den in loser Schüttung eingehenden Sendungen ist jedoch eine Ueberschreitung des Einlagerungsgewichtes um das Gewicht der zur Weiterbeförderung verwendeten Säcke bis zum Mehrgewichte von höchstens 1·5 Percent zulässig. Dem Reexpeditionsverfahren werden jene Frachtsätze dieses Tarifes zu Grunde gelegt, welche am Tage der Reexpedition von der ursprünglichen Aufgabs(Verbands)station nach der neuen Bestimmungs(Verbands)station bestehen. Lager- und Manipulationsgebühren, Ueberführungsfrachten u. dgl. gelangen besonders zur Aufrechnung und können von den Lagerhaus-, bezw. Reexpeditionsstationen in Erfahrung gebracht werden. Als Lager(Reexpeditions)frist wird ein Zeitraum von 12 Monaten festgesetzt. Die Berechnung dieser Frist beginnt mit dem Tage des Eintreffens der Sendung im Lagerhause. Während der Einlagerung müssen die Sendungen ununterbrochen unter der Aufsicht der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, bezw. der betreffenden Bahnverwaltung stehen. Die Vorfracht ab den Aufgabsstationen bis zu den Lagerhäusern in Budapest und Wien wird Seitens der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in der Regel im Rückvergütungswege gegen Beibringung des Original-Wasserfrachtbriefes bis zum Lagerhause und der Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate für den Weiterversandt, auf welchen die Herkunft amtlich nachgewiesen sein muss, ohne Zinsvergütung richtig gestellt. In den übrigen Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstationen findet der Ausgleich zwischen den im directen und den im gebrochenen Verkehre berechneten Frachten bei der Weiterbeförderung der Sendungen von der Lagerhausstation statt. Eine Ausnahme davon tritt ein: wenn auf die Sendung während der Lagerung eine Frachtrückerstattung bewirkt wurde; wenn die Sendung aus einem vor der Einlagerungsstation gelegenen Lagerhause unter Inanspruchnahme der Reexpeditionsbegünstigung zum Versandt gebracht wurde; wenn die Sendung durch Umkartirung in die Einlagerungsstation gelangte, bei der Weitersendung aber der von der ursprünglichen Aufgabs- nach der neuen Bestimmungsstation bestehende Satz verlangt wird; wenn die Sendung nach durchgeführtem Reexpeditionsverfahren auf Antrag des Aufgebers nachträglich noch nach einer anderen als der im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungsstation geleitet wird, in welchem Falle es dem Ermessen der betheiligten Verwaltungen anheim gestellt bleibt, ob eine Rückführung auf den directen Satz überhaupt gestattet wird. In allen diesen Fällen kann die Ausgleichung der Fracht nur auf dem Wege der Frachtrückerstattung — ohne Zinsvergütung — vorgenommen werden. Der Anspruch auf Gewährung der Reexpeditionsbegünstigung im Rückvergütungswege ist innerhalb drei Monaten, vom Tage der Weitersendung gerechnet, geltend zu machen, und zwar unter Vorlage des Original-Frachtbriefes bis zur Einlagerungsstation, des Aufgabsscheines oder des Frachtbrief-Duplicates über die Weitersendung von der Einlagerungsstation und einer Bestätigung des Lagerhauses über die Identität der Sendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1382	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzpapierstoff, geschliffenen (Holzpapierzeug, Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff, Cellulose), auch in Form von Pappendeckel, wenn die Tafeln so durchlocht sind, dass sie zum Gebrauch als Pappen nicht mehr dienen können	Imst, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Augsburg	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. October 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, Ausnahmetarif Nr. 25		Mark a) 1·12 b) 0·01		Im Kartirungswege		Die mit b) bezeichneten Coursunterschiedsbeträge werden von den Frachtsätzen unter a) bis auf Weiteres **einfach** abgezogen
					München C.B.					a) 0·95 b) 0·01				
					München O.B.					a) 0·92 b) 0·01				
					München S.B.					a) 0·93 b) 0·01				
					Neu-Ulm					a) 1·01 b) 0·01				
			Holzstoffpappe, geleimte, und Pappendeckel aus Holzstoff (Holzstoff in Pappendeckelform), nicht geleimt, jedoch satinirt		Augsburg					a) 1·43 b) 0·01				
					München C.B.					a) 1·18 b) 0·01				
					München O.B.					a) 1·14 b) 0·01				
					München S.B.					a) 1·15 b) 0·01				
					Neu-Ulm					a) 1·40 b) 0·01				
				oder umgekehrt										
1383	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schleifholz der Pos. H. 20, 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut mit der Bestimmung nach Deutschland	Berhometh a. S.	Hliboka transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer ö. W. 28	14	14	Im Kartirungswege		
				Verladestellen der Schleppbahn Berhometh a. S.—Meżebrody	Hliboka transit				Verschieden	17	Verschieden			
				Kimpolung	Hatna transit				32	16	16			
				Wama	Hatna transit				29	14·5	14·5			
				Molit	Hatna transit				28	14	14			
				Frassin a. M.	Hatna transit				25	12·5	12·5			
				Gurahumora	Hatna transit				23	11·5	11·5			
				Illischestie	Hatna transit				20	10	10			
				Kimpolung	Oświęcim transit				123	90	33			
				Wama	Oświęcim transit				120	88·5	31·5			
				Molit	Oświęcim transit				119	88	31			
				Frassin a. M.	Oświęcim transit				116	86·5	29·5			
				Gurahumora	Oświęcim transit				114	85·5	28·5			
				Illischestie	Oświęcim transit				111	84	27			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1384	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Quarzsteine der Pos. S. 58 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, Theil 1	Tischnowitz St.E.G.	Trzynietz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen hat durch Parteiorgane zu geschehen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1895	Oesterr. Eisenbahn-Verband	—	44·2 kr.		Im Kartirungswege		
1385	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken und Sinteln der Pos. S. 19 der Güterclassification des Tarifes, Theil 1	Segen-Gottes	Trzynietz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1895	Oesterr. Eisenbahn-Verband		40·9 kr.		Im Kartirungswege		
1386	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hopfen in Ballots und Ballen	Heilenstein-Frasslau	Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	a) Bei Aufgabe in Einzelsendungen. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg c) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 1359 Heller b) 488 " c) 258 "	Verschieden	Im Kartirungswege		
1387	Südbahn-Gesellschaft		Gerste	Wr.-Neustadt	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Bis Ende December 1895	Localtarif	281	180	101	Im Kartirungswege		
				Ebenfurt					286	180	106			
				Münchendorf					295	180	115			
				Pottendorf-Landegg					290	180	110			

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Kundmachung.

Ab 1. October l. J. hat der Versender, bezw. der Empfänger von mittelst Bahn anlangenden Sendungen, welche zu den Uferplätzen adressirt sind, spätestens bei deren Eintreffen der k. k. Lagerhaus-Verwaltung die betreffende vom Schiffer oder dessen Stellvertreter ausgestellte oder vidirte Verschiffungsordre einzureichen, widrigenfalls der k. k. Lagerhaus-Verwaltung das Recht zusteht, die Sendung in ihren Lagerräumen gegen Einhebung der tarifmässigen Gebühren zu hinterlegen.

Sendungen, welche zu den Lloyd-Hangars adressirt sind, werden unbedingt der Lloyd-Gesellschaft sofort bei Eintreffen übergeben.

Triest, den 7. September 1895.

K. k. Lagerhäuser in Triest.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1896 die Lieferung nachbenannter Materialien im beiläufigen Jahresbedarfe im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben:

A) Kesseleisenbleche bester Qualität.

	Steirisches Schweisseisen	Basisches Martinflusseisen
	Kilogramm	
Ebene Bleche bis 200 kg Tafelgewicht	243.000	14.000
„ „ 200—400 kg Tafelgewicht	296.000	40.000
„ „ über 400 kg „	57.000	15.000
Rundschablonenbleche bis 200 kg Tafelgewicht	45.000	3.000
„ 200—400 kg „	35.000	10.000
„ über 400 kg „	3.000	—

B) Kupferplatten für Locomotiv-Feuerkisten.

Ebene Platten . . . . 140.000 kg
Gebörtelte Platten . . . . 120.000 kg

C) Achsen aus Tiegelflussstahl.

Für Locomotiven . . . . 70.000 kg
Für Tender und Schnellzugswagen . . . . 100.000 kg

D) Achsen aus Martinflussstahl.

Für Wagen . . . . 570.000 kg

E) Radreifen aus Tiegelflussstahl.

Für Schnellzugslocomotiven . . . . 100.000 kg
Für Personenzugslocomotiven . . . . 150.000 kg
Für Lastzugslocomotiven . . . . 450.000 kg
Für Tender- und Schnellzugswagen . . . . 450.000 kg

F) Radreifen aus Martinflussstahl.

Für Wagen . . . . 1,000.000 kg

G) Siederohre aus Eisen oder Stahl.

Mit äusserem Durchmesser von 51 mm . . . . 130.000 m
„ „ „ „ 48 mm . . . . 5.900 m
„ „ „ „ 46 mm . . . . 300 m
„ „ „ „ 44 mm . . . . 1.900 m

Die der Lieferung zu Grunde liegenden allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformularien, welche zur Verfassung der Offerten benützt werden müssen und welche die näheren Bestimmungen über die Offertstellung enthalten, können bei der k. k. General-Direction, Unterabtheilung 3, eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden.

Die Offerte sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel zu versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte für die Lieferung von Kesselblechen, bezw. Kupferplatten, Achsen, Radreifen, Siederohre" im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Wien, bis zum **15. October 1895, Mittags 1 Uhr,** einzureichen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der hieramtlichen Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In den Offerten sind die Preise der ausgeschriebenen Materialien in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift franco aller Frachtkosten, Zölle und sonstigen Spesen einer Station der k. k. Staatsbahnen anzugeben, wie auch die Erklärung aufzunehmen, dass eine nachträgliche Erhöhung oder Verminderung des erstandenen Lieferquantums bis zu 25 pCt. desselben ohne Anspruch auf Preisänderung eintreten kann.

Die k. k. General-Direction behält sich vor, keines der eingelaufenen Offerten zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im September 1895. *Z. 125.096.*

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 112. **Wien, 24. September 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Strassenbahn von Schwechat zum Wiener Centralfriedhofe.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Elektrotechniker Albert Jordan in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer oder mit Pferdekraft zu betreibende Strassenbahn von Schwechat zum Wiener Centralfriedhof behufs Anschlusses derselben an die Linie Wien—Centralfriedhof der Wiener Tramway-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. September 1895. Z. 50.411.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Litschau nach Neubistritz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Privaten Carl Peter in Litschau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Litschau nach Neubistritz zur Verbindung der projectirten Schmalspurbahnen Erdweis-Litschau und Neubaus-Neubistritz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. September 1895. Z. 49.809.

Die Vollendung des Nord-Ostsee-Canals und dessen wirthschaftliche und nautische Bedeutung.

(Schluss.)

Die Vortheile, welche Schiffahrt und Handel aus dem Vorhandensein des Nord-Ostsee-Canals ziehen können, greifen derart in einander, dass sie getrennt nicht zu behandeln sind. Denn die Gewinne an Weglänge — daher Zeitaufwand — und an grösserer Sicherheit gegen Verlust von Schiffen und Ladungen, welche in der Benützung der Canalroute liegen, sind nicht allein von nautischer Bedeutung, sondern kommen auch direct als wirthschaftliche Werthe zum Ausdruck.

Als Ziel-, bezw. Ausgangspunkt aller nach dem östlichen Ostsee-Becken gehenden, bezw. von dort kommenden Schiffe ist die Schnittstelle des 31. Grades östlicher Länge von Ferro mit dem 55. Grade nördlicher Breite angenommen, ein Punkt, welcher in der Mitte einer Linie liegt, die man von Torp an der südschwedischen Küste nach der Halbinsel Wittow auf Rügen sich gezogen denkt. Nach diesem Punkte nun beträgt der Gewinn an Weglänge, bei Benützung des Canalweges gegenüber der Fahrt um Skagen und durch den Sund, von allen südlich der Breite von Hull in der Nordsee liegenden Häfen, also bei der am wenigsten vortheilhaften Situation, mindestens 237 Seemeilen.

Für jeden südlicher gelegenen Hafen wird der Gewinn immer grösser, und kommt derselbe am meisten den deutschen Nordsee-Häfen zugute, da diese der westlichen Canalmündung am nächsten liegen. Die Wegersparniss aller holländischen, süd- und südwestenglischen,

der irischen, französischen und aller Schiffe des internationalen Verkehres, welche den Canal La - Manche passiren müssen und in die Ostsee wollen, ist ferner gleich derjenigen der von Dover oder Dünkirchen ausgehenden Schiffe, d. h. 238·8 Seemeilen. Dies ergibt bei 8·25 Knoten Fahrt auf hoher See und unter Annahme einer 13·40 Stunden dauernden Canalpassage einen Zeitgewinn von 22·35 Stunden. Ist aber keine Durchschleusung nöthig, trifft demnach ein Schiff vor der Canalmündung in der Elbe zur Zeit der Ebbe ein, während welcher Zeit die Schleusenthore offen stehen, so steigert sich der Zeitgewinn um 3 Stunden. Liegen zwei in Verkehr tretende Häfen möglichst nahe an den bezüglichen Endpunkten des Canals, so wird ihr Vortheil, welchen sie aus demselben schöpfen, besonders gross. So brauchte vor Kurzem noch ein Hamburger Dampfer, der um Skagen nach Kiel wollte, bei der oben angegebenen Fahrgeschwindigkeit über 81 Stunden; durch den Canal ist ein solcher Dampfer unter den gewöhnlichen Umständen knapp 18, unter günstigen — bei offenen Schleusenthoren — nur 15 Stunden unterwegs. Die Entfernung von der Canalmündung bei Kiel bis zu dem obbezeichneten Schnittpunkte zwischen Torp und Rügen sämmtlicher Schiffahrtswege in der Ostsee beträgt 128 Seemeilen und die Fahrzeit bei 8·25 Knoten bis dorthin 15·51 Stunden. Die Ersparniss an Weglänge in Seemeilen beträgt der Reihe nach für Hamburg, Bremerhaven, Emden, Rotterdam, New-Castle, London, Leith (Edinburgh) und Dünkirchen: 424·8, 322·8, 282·8, 236·8, 106·8, 238·8, 83·8, 238·8. In Zeitgewinn umgesetzt, ergibt sich, bei Annahme der mehr erwähnten Fahrgeschwindigkeiten, bezw. ungünstigstem Canalaufenthalte, eine Stundenersparniss in derselben Reihenfolge von 44·91, 32·54, 27·69, 22·11, 6·36, 22·36, 3·57, 22·35.

Im Zeitgewinne liegt, wie schon erwähnt, ein wirthschaftlicher Werth; jener setzt sich dadurch bei der Schiffahrt in finanziellen Gewinn um, dass aus der Zeitersparniss für Schiffer und Verfrachter eine Ersparniss an Aufwand entsteht, wie sie durch Kohlen- und Oelverbrauch, durch Löhne und Beköstigung zum Ausdrucke kommt. Nach Dahlström's Angaben kann man berechnen, dass diese Kosten zuzüglich des Antheiles an Assecuranzprämien, an Zinsen und Abnützung sich täglich z. B. stellen: für einen Stückgut-Dampfer von 800 Registertonnen mit vollständiger Besatzung und schneller Fahrt bei billigster Annahme auf 600 Mk., bei hohen Ansätzen auf 800 Mk.; für einen gewöhnlichen, gleich grossen Fracht- oder Kohlendampfer auf 400—440 Mk. und 360—400 Mk.; für ein entsprechendes Segelschiff auf 96—120 Mk. In Folge dieser Thatsachen werden diejenigen Häfen ihren Verkehr durch den Canal leiten, für welche der wirthschaftliche Gewinn mindestens gleich oder höher sich stellt als die Canalabgabe. Zu Gunsten der letzteren muss dann noch der Betrag für die Lootsengelder im Sund bei der Rechnung als erspart in Anschlag gebracht werden. Bei Gleichheit zwischen Gewinn und Abgaben mag in einem Theile des Jahres noch die grössere Sicherheit gegen Schiffs- und Ladungsverlust den Canalweg vorziehen lassen. Bei sich gleichstellender Rechnung wird wohl auch der Umstand, dass die auf's Neue frachtsuchenden Schiffe durch den Canal früher wieder in ihre Ausgangshäfen zurückgelangen können — besonders da solche, die nur in Ballast gehen, zweifellos erheblich geringere Abgaben als belastete Fahrzeuge werden zahlen müssen — viele oder die meisten derselben den Canalweg wählen lassen. Verursacht doch ein Liegetag in einem fremden Hafen an Abgaben die gleichen Kosten wie die Canalpassage.

Der Canal wird wohl hauptsächlich von Dampfschiffen befahren werden. Wenn schon die letzten Jahre ein bedeutendes Ueberhandnehmen der Dampf- gegenüber der Segelschiffahrt ergeben haben, so nimmt man in kaufmännischen Kreisen an, dass diese Erscheinung von nun an in steigender Progression sich documentiren wird, weil einerseits der Werth des Zeitgewinnes immer mehr gewürdigt wird und weil andererseits es in den letzten Jahren gelungen ist, Maschinen zu construiren, welche trotz grosser Leistung viel ökonomischer arbeiten als die bisherigen. Indessen würde auch für Segelschiffe die neue Route von grosser Bedeutung sein; denn sie ersparen selbst unter der unvortheilhaftesten Annahme wenigstens drei Tage, welche Ersparniss aber, wenn widrige Winde anhaltend auf der weiteren Route wehen, sich auf Wochen steigern kann. Dahlström sagt in Bezug hierauf: „Derselbe Wind, der das Schiff zum Eingange des Canals gebracht und auf demselben gefördert hat, treibt es beim Austritt aus demselben weiter, während die Schiffe auf ihrer Fahrt um Jütland, in dem Sund, Kattegat und Skagerrack den Wind aus verschiedenen Richtungen haben müssen; die verschiedenen Winde stellen sich aber nicht immer nach Bedarf ein. Die Fahrt durch den Sund wird Mangels günstiger Winde oft tage- und wochenlang verzögert."

Es sind aber nicht die geschilderten Momente allein, welche die Mehrzahl der jetzt noch im Ostseeverkehre den Sund passirenden Schiffe den Canalweg wählen lassen werden, sondern auch die grössere Sicherheit gegen Havarien, bezw. totalen Verlust von Schiffen, Ladungen und Bemannungen. An der Nordspitze Jütlands gehen bekanntlich jedes Jahr ungefähr 200 Schiffe im Werthe von etwa 14 Millionen Mark zugrunde. In den vier Jahren von 1877 bis 1881 hat man bei 92 deutschen Schiffen, welche ohne Ladung einen Werth von 3—4 Millionen Mark repräsentirten, genau den Ort ihres Unterganges constatirt: eben an dem genannten Küstenpunkte; von weiteren 31 weiss man nur im Allgemeinen, dass sie dort verloren sind, dies aber bestimmt; 38 andere sind bei der Fahrt um Jütland total verschollen; das ergibt aus der Summe von 161 einen jährlichen Durchschnittsverlust von 40 deutschen Schiffen in jener Zeit. Besonders Segelschiffe fallen den dort tosenden Stürmen und den unerwarteten Stromversetzungen, welche die Fahrzeuge mit unwiderstehlicher Gewalt nach der Küste treiben, auf den Strand oder Sandbänke werfen, zum Opfer. Der wirthschaftliche Gewinn der Erhaltung vieler Schiffe erhöht sich bei Benützung der Canalroute um die Ersparniss der Lootsenkosten im Sund, die der geringeren Gefahr entsprechende Verminderung der Versicherungskosten, schliesslich den eventuellen Fortfall der Gebühren, welche für das etwa erforderliche Anlaufen eines Nothhafens im Kattegat und Skagerrack zu zahlen sind. Von diesen Gewinnen sind indes die Canalabgabekosten in Abzug zu bringen.

Bezüglich der zu erwartenden Frequenz des Canals aus welcher die Rentabilität, bezw. die Verzinsung des Baucapitals geschätzt werden könnte, basiren sich die Annahmen hauptsächlich auf die statistischen Angaben über den Sundverkehr. Die Reichstagsvorlage nahm an, dass sich von den 35.000 jährlich passirenden Schiffen 24.000 zwar mit Vortheil des Canals bedienen könnten, es indessen nur etwa 18.000 mit 5,500.000 Registertonnen thun würden. Hiezu dürfte man wohl noch die

Schiffe rechnen, welche den jetzigen Eider-Canal im weiteren Seeverkehre passiren; diese sollen sich nach Dahlström nach dreijährigen Erhebungen auf jährlich 2258 beziffern, wozu noch 1000—1500 des Localverkehres kämen; ferner noch einen Theil der vielleicht 8000 kleineren Schiffe, welche jährlich die Belte passiren.

Inzwischen ist aber der Verkehr im Sund erheblich gewachsen; der Raumgehalt der ihn passirenden Schiffe hat sich in den neun Jahren von 1880—1889 um 26 pCt., die Zahl der Dampfer um 67 pCt. vermehrt, wogegen diejenige der Segelschiffe um 50 pCt. abgenommen hat. Eine officielle Publication nimmt an, dass im gegenwärtigen Jahre 20.838 Dampfer und 9169 Segler durch den Sund gehen werden, und Sartori äussert in seiner Schrift: „Kiel und der Nord-Ostsee-Canal“, dass, falls 1887 der Canal schon bestanden hätte, ihn 60 pCt. der sonst durch den Sund passirenden Schiffe benützt haben würden. Wenn man diesen Percentsatz als richtig gelten lässt, so wird sich der Verkehr durch den Canal in den ersten zwölf Monaten auf rund 125.000 Dampfer und 5500 Segelschiffe schätzen lassen.

Um nun wirklich dem Canal einen grossen Verkehr zuzulenken, müssten die Tarife derart bemessen sein, dass sie nicht ein finanzielles Hinderniss für seine Benützung sein können, sondern dass sie vielmehr durch die finanziellen Vortheile, welche aus letzterer resultiren, erheblich überboten werden. Auch in Beziehung auf ihre Normirung sind werthvolle Erhebungen angestellt worden. Die Berechnungen suchen nachzuweisen, dass der Canalweg selbst bei einem mittleren Tarifsatze von 75 Pfg. mit Vortheil von den Schiffen benützt werden kann.

Aus der Ausführung des grossen Werkes wird zweifellos ein bedeutender Aufschwung der deutschen Schiffahrt, nicht allein der localen, sondern auch der überseeischen, sich ergeben, und das Ostseebecken wird viel von seinem für Handel und Verkehr nicht eben vortheilhaften Charakter als Binnenmeer verlieren. Dann steht auch zu erwarten, dass ein grösserer Theil der an und in der Nähe der deutschen Küsten lebenden Bevölkerung sich der Schiffahrt zuwenden und eine weitere Erwerbsquelle gewinnen wird.

[„Centralblatt der Bauverwaltung“ und „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Rollbahnen nächst km 344·432 der Strecke Jawiszowice—Oswięcim der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und nächst km 2·3/6 der Staatsbahnlinie Oswięcim—Podgorze. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Ludwig Miedzwinski in Mysłowice für die Errichtung einer Rollbahn nächst km 344·432 der Strecke Jawiszowice—Oswięcim der Kaiser Ferdinangs-Nordbahn und für die Herstellung einer Rollbahn nächst km 2·3/6 der Staatsbahnlinie Oswięcim—Podgorze für den 26. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislau Usłyanowski betraut. [G.-I.-Z. 17.691.]

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Gemeinschaftlicher Bahnhof Eger: Maschinenhaus für elektrische Beleuchtung in Eger.) Das von der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vorgelegte Project für das zu Zwecken der Bahnhofgemeinschaft in der Station Eger zu erbauende Maschinenhaus für elektrische Beleuchtung mit Bureau- und Wohnungsanbau wurde zur Ausführung genehmigt. [10. Septemker, Z. 52.918.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Innsbruck—Bregenz: Errichtung einer Haltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Innsbruck hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Haltestelle in Unterperfuss für den 26. September anberaumt. [G.-I.-Z. 17.784.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Auflassung eines Wächterpostens und Herstellung eines Zugschrankens: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Poděbrad hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Auflassung des Wächterpostens Nr. 305 und für die Herstellung eines Zugschrankens in km 365·108 der Strecke Böhm.-Trübau—Prag für den 26. September anberaumt. [G.-I.-Z. 18.132.]

— (Auflassung von Wächterposten: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kolin hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Auflassung der Wächterposten Nr. 248 und 286 zwischen den Stationen Elbe-Teinitz und Alt-Kolin für den 25. September anberaumt. [G.-I.-Z. 17.933.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Nimburg—Jungbunzlau: Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Wlkawa: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Poděbrad hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung und Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Wlkawa und im Hofe der dortigen Zuckerfabrik für den 27. September anberaumt. [G.-I.-Z. 18.131.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Mödling—Laxenburg: Umgestaltung von Absperrschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Absperrschranken bei der Reichsstrassenübersetzung in km 1·3 für den 27. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 17.843.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauliche Herstellungen in Oderberg.) Das Project für die Herstellung eines Betriebsgebäudes, eines Nebengebäudes und zweier im Werkstättenrayon in Oderberg zu legenden Drehscheibengeleise wurde genehmigt. [9. September, Z. 52.758.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseumlegung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Geleiseumlegung in der Steinbauergasse (V. und XII. Bezirk), die politische Begehung auf den 24. September anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 17.866.]

Localbahn Zdounek - Nemotitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des vom k. k. Commercialrathe Dr. Carl Freiherr von Offermann in Brünn vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Zdounek der Linie Kremsier—Zborowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Nemotitz der Linie Brünn—Vlarapass der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Trassenrevision auf den 1. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [H.-M.-Z. 54.701.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 9. Februar bis 25. März wurde im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung an sieben Stück für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Eilzugslocomotiven mit Schlepptender vollzogen, welche Locomotiven sämmtlich nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 14. August 1888, Z. 22.407, genehmigten Typen in der Wiener Neustädter Locomotivfabrik erbaut wurden. Dieselben tragen die Fabrikationsnummern 3777, 3778, 3779, 3788, 3789, 3790 und 3791 und die Bahn-Inventarsnummern 559, 560, 561, 562, 563, 564 und 565; sämmtliche Maschinen gehören der Kategorie II c an, und haben deren Kessel die gesetzliche Probe gut bestanden. Diese sieben gleichartig gebauten Locomotiven haben vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in einem eigenen Truckgestelle vorne liegen, die dritte und vierte Achse

sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Die Kessel sind mit vollständigen Armaturen versehen, während die Locomotiven ausserdem noch mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichem Sandstreu-Apparat, Funkenfänger mit Rose, Einsatzrohr mit Sieb, Vacuumbremse auf Tender und Wagenzug, Spindelbremse, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter etc. ausgerüstet erscheinen. Das Gesammtgewicht jeder der Locomotiven beträgt im ausgerüsteten Zustande circa 45·5 t. Die Spurweite derselben ist die normale. Die Probefahrten fanden auf der Theilstrecke St. Pölten—Neulengbach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 85, bezw. 96 und 102 km per Stunde und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 70 bis 75 km per Stunde erreicht. Sämmtliche Locomotiven zeigten selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang, so dass aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand obwaltete, die vorbeschriebenen sieben Eilzugsmaschinen für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden. [Z. 42.039.]

— (Ausschluss explosiver Gegenstände von der Beförderung auf den Strecken Fehring—Hartberg und Bierbaum—Neudau.) Das Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen beantragte Ausschliessung explosiver Güter vom Eisenbahntransporte auf den Strecken Fehring—Hartberg und Bierbaum—Neudau mit dem Vorbehalte der Wiedereinführung derartiger Transporte bei einem in Hinkunft sich etwa ergebenden Bedürfnisse im Sinne des § 3 der Verordnung vom 1. August 1893. R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, genehmigt. Gleichzeitig wurde die beabsichtigte Verfügung, dass in der Strecke Grosslup—Rudolfswert explosive Gegenstände auch weiterhin am ersten Dienstag jedes Monates zur Beförderung angenommen werden, genehmigend zur Kenntniss genommen.

[14. September, Z. 52.515.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 16. Jänner bis 14. Februar wurde auf Grund der Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich sechs für die Linien der Oesterr. Nordwestbahn bestimmter Eilzugslocomotiven mit Schlepptender, welche nach den mit Handelsministerialerlass vom 10. Juli 1890, Z. 36.434 genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf erbaut wurden, durchgeführt. Diese Locomotiven gehören der Serie II c an, und haben die Kessel derselben die gesetzliche Probe gut bestanden. Die gleichartig gebauten Maschinen haben 4 Achsen, die dritte ist die Triebachse. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche vorne in einem eigenen Drehgestelle liegen. Die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt. Die Cylinder und Frames liegen aussen, die Steuerung ist nach Stephenson und geschieht mittelst einstellbarem Hebel. Das Kesselgewicht liegt auf 8 Blattfedern. Die Locomotiven haben ausserdem variable Blaserohre, Hilfsgebläse, 2 Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, Schaltventil zum facultativen Bremsen der Locomotivräder, Spindelbremse, Dampfheizungseinrichtung, Langer'sche Rauchverzehrer, Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter etc. Die Locomotiven sind normal, und beträgt das Totalgewicht circa 48 Tonnen. Die Probefahrten fanden auf der 15·5 km langen Strecke von Wien nach Korneuburg und retour statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 90, 96 bezw. 103 km und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 56 bis 65 km pro Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf dieses günstige Ergebniss wurden diese 6 Eilzugsmaschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn übergeben. [42.039.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Fehér-Tolnaer (Weissenburg-Tolnaer) Comitatsbahnen, d. s. die Localbahnen Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Adony-Szabolcs und Adony-Szabolcz—Paks. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 106 vom 4. September und dessen darauffolgende Nummern verlautbart die mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 22. Juni, Z. 45.641, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahnen Székesfehérvár—Adony-Szabolcs und Adony-Szabolcs—Paks (Fehér-Tolnaer Comitatsbahnen [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69]) erflossene Concessionsurkunde. Die Concessionäre dieser insgesammt 101·8 km langen Localbahnen, von welchen die Linie Székesfehérvár—Adony-Szabolcs als Eisenbahn II. Classe herzustellen und zu betreiben sein wird, sind die Consorten Edmund Szeniczey, Julius Horváth und Isidor Környei. Das Actiencapital der unter der Firma „Fehér und Tolnaer Comitatsbahnen" zu gründenden Actiengesellschaft ist mit insgesammt 4,441.200 fl., d. i. mit durchschnittlich 43.626 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, und entfallen von obiger Summe 254.500 fl. zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel. Die 28·5 km lange Hauptlinie Székesfehérvár—Adony-Szabolcs verbindet die in der Station Székesfehérvár der Südbahn-Gesellschaft einlaufenden Südbahnlinien Budapest (Ofen)—Kanizsa—Pragerhof und Uj-Szöny—Székesfehérvár, sowie die Linie Székesfehérvár—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit der Donau-Dampfschiffahrtsstation Adony-Szabolcs, während deren 73·3 km lange Fortsetzung von Adony-Szabolcs aus längs der Donau bis zur Dampfschiffahrtsstation Paks führen wird. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt: I. Für die Linie Székesfehérvár—Adony-Szabolcs: Székesfehérvár, Börgönd, Seregélyes und Puszta-Ujfalu; II. für die Linie Adony-Szabolcs—Paks: Duna-Adony, Rács-Almás, Duna-Pentele, Nagy-Venyim, Herczegfalva, Baracs-Ménesmajor, Elöszállás, Duna-Földvár, Bölcske, Duna-Kömlöd und Paks-Endstation.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 31. August, Z. 32.265, dem Eduard Kegel, dem August Gresch und dem Carl Schossberger im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Szepes-Béla-Barlanyliget der Localbahn Poprád-Felka—Podolin abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Zsdijár und weiterhin über Puszta-Podspod und Jurgo, eventuell über Neumark bis zur ungar.-galizischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Umgestaltung der Linien für elektrischen Betrieb.) Anlässlich des Beginnes der bereits in nächster Zeit in Angriff zu nehmenden Reconstructionsarbeit im Bereiche der auf elektrischen Betrieb umzugestaltenden Linien der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 72) wurde die vom kgl. ungar. Handelsminister eingesetzte gemischte Commission, welche aus Vertretern der betheiligten Regierungsstellen, sowie des hauptstädtischen Bauraths und der Stadtbehörde zu dem Zwecke gebildet worden ist, um im directen Einvernehmen mit den Bevollmächtigten der Gesellschaft die durch die bestehenden Vorschriften bedingten behördlichen Verfügungen auf kurzem Wege, mit Vermeidung des langwierigen Instanzenzuges, treffen zu können (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 105) bereits activirt, um im Kurzen alle Vorfragen derart zu lösen, damit der Umbau ungesäumt in Angriff genommen werden könne. Dieser Commission wird es vor allem Anderen obliegen, das Programm derjenigen Arbeiten festzustellen, welche bis zum Beginne der Ausstellung, also bis Ende April 1896, unter allen Umständen ausgeführt werden müssen. Von dem derzeitigen bereits im Betriebe stehenden gesellschaftlichen, insgesammt 30 km messenden Netze werden vorerst jene Hauptlinien umgestaltet werden, innerhalb welcher während der Millenniums-Ausstellung auf die stärkste Frequenz zu rechnen ist, und welche als Hauptverkehrslinien zu betrachten sind. Die Herstellung der Hochleitungen und die Geleiselegung bilden aber nur einen Theil desjenigen, was in dem kurzem Zeitraum von etwa sieben Monaten — die Wintermonate mitgezählt — wird geschaffen werden müssen; innerhalb diesem Zeitabschnitte ist auch für den Bau der Stromerzeugungsstationen, der Dampf- und Dynamomaschinen, der Waggons (140 Stück der grössten Type), ferner für die Ausrüstung der mit Elektricität zu betreibenden Linien und die Organisation des Verkehres in allen seinen Beziehungen vorzusorgen, und nebenher sind schliesslich auch noch Vorkehrungen nach der Richtung hin zu treffen, damit die Pferdebahn den hochgesteigerten Anforderungen des Ausstellungsjahres nach jeder Richtung hin zu entsprechen im Stande sei. Die Durchführung der Umgestaltung muss schliesslich in der Weise erfolgen, dass während des Baues der Pferdebetrieb auch nicht einen Tag eingestellt werde, aus welchem Motive an einzelnen Stellen, insbesondere dort, wo Abzweigungswechsel einzulegen sind, temporäre Hilfsgeleise gelegt werden müssen.

Projectirte Localbahn Karczag—Tisza-Füred. (Constituirende Generalversammlung.) Am 14. September fand in Budapest unter Vorsitz des Ministerialrathes a. D. Eugen Szabó die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten normalspurigen Localbahn Karczag — Tisza - Füred (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über dessen bisherige Thätigkeit im Interesse der Realisirung des Projectes zur Verlesung, nach dessen Kenntnissnahme und Genehmigung der bisherigen Leitung das Absolutorium ertheilt wurde. Nach den hierauf vorgenommenen Wahlen in die Direction und in den Verwaltungsrath wurde Ministerialrath a. D. Eugen Szabó zum Präsidenten des Directionsrathes gewählt. Die zu erbauende Linie, deren Ausführung der Wiener Firma Lindheim & Comp. übertragen wurde, zweigt von der Station Karczag der Hauptlinie Budapest—Nagyvárád (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ab und verbindet diese in der Station Tisza-Füred mit deren Linie Debreczen—Füzes-Abony.

Eisenbahnbrücke über die Donau bei Esztergom (Gran). (Baufortschritte und Eröffnung.) Auf der eisernen, dem Eisenbahnverkehr sowohl, als auch jenem von Strassenfuhrwerk und Passanten dienenden staatlichen Donaubrücke zwischen Esztergom und Párkány-Nána wird derzeit die Belastungsprobe vorgenommen; dieselbe verbindet die am rechtsseitigen Donauufer gelegenen Eisenbahnlinien Esztergom—Almás-Füzitö und die im Bau begriffene Budapest—Dorogh—Esztergom durch ein über die Brücke führendes und weiterhin am linksseitigen Donauufer bis zur Station Párkány-Nána gelegtes Geleise mit der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monat Juli.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Juli ergibt für die 65 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.916 54 km, Folgendes:

Im Monat Juli betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 42,536.379 Mk. oder 1,958.483 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1115 Mk. oder 3·15 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 71,085.252 Mk oder 3,458.866 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1832 Mk. oder 3·39 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Juli betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 118,656.846 Mk. oder 9,766.252 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3798 Mk. oder 7·17 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 229,889.294 Mk. oder 1,418.422 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7232 Mk. oder 1·04 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 39,193.487 Mk. oder 540.698 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5781 Mk. oder 0·84 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 72,198.152 Mk. oder 3,448.656 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 10.502 Mk. oder 4·95 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Preussen. (Bahnsteigsperre auf den Staatsbahnen.) Am 1. October tritt auf allen Vollbahnstrecken die Bahnsteigsperre in Kraft. Die Massregel ist hinlänglich vorbereitet, so dass ihrer vollen Durchführung schon vom ersten Tage an nichts im Wege stehen dürfte. Die Bahnsteige der Vollbahnstrecken (nicht die der Nebenbahnen) werden von dem bezeichneten Zeitpunkt an nur den mit giltigen Fahrkarten versehenen Reisenden, und Nichtreisenden nur insoweit, als sie sich vorher mit Bahnsteigkarten ausgerüstet haben, zugänglich sein. Hoteldiener sollen zur Lösung von Bahnsteigkarten nur dann zugelassen werden, wenn sie in der Begleitung von Reisenden deren Handgepäck zum Bahnzuge zu bringen haben. Nichtreisenden anderer Art, die legitimer Weise fortgesetzt in die Nothwendigkeit versetzt sind, einen bestimmten Bahnsteig zu betreten, wird die Möglichkeit gewährt werden, sich für diesen Zweck besondere Legitimationskarten für ihre Person zu verschaffen. Das Zugbegleitungspersonal wird mit Einrichtung der Bahnsteigsperre an Zahl erheblich verringert. Die hiedurch an den Zügen erübrigenden Schaffner finden als Bahnsteigschaffner Verwendung. Um dem reisenden Publicum die Orientirung zu erleichtern, soll die Bezettelung der einzelnen Wagen in den Zügen eine erhebliche Erweiterung erfahren. Auch auf den Bahnsteigen soll die Zahl der Orientirungstafeln nach Bedarf vermehrt werden. Um der unbefugten Benützung einer höheren Wagenclasse durch Inhaber von Fahrkarten niederer Classen entgegenzutreten, sowie um überhaupt Unregelmässigkeiten nach Möglichkeit aufzudecken und zur Bestrafung zu ziehen, wird die Zahl der Zugrevisoren vermehrt werden.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Belgien. (Beförderung von Fahrrädern auf den Staatsbahnen.) Durch kgl. Verordnung vom 23. Juli sind mit Wirkung vom 10. August die Gepäcksbeförderungsbestimmungen für den Binnenverkehr der Staatsbahnen in folgender Weise geändert worden: Nicht verpackte Fahrräder (ein- oder mehrsitzige Zwei- oder Dreiräder), welche die Reisenden begleiten, werden als Gepäck gegen Zahlung einer festen Gebühr von 70 Cts. für das Fahrrad angenommen. Der Eigenthümer muss bei der Ein-, Um- und Ausladung Hilfe leisten. Die nicht verpackten Fahrräder werden durch ihre eigene Natur und allein schon durch die Thatsache der Eisenbahnbeförderung als der Beschädigung ausgesetzt angesehen. Eine Erklärung des Interesses an der Lieferung ist für nicht verpackte Fahrräder nicht zulässig.

— (Aenderung der Anstellungsgrundsätze bei den Staatsbahnen.) Die Altersgrenzen für die Zulassung zur Mitbewerbung um die Stellen als Staatsbahnbeamte sind in folgender Weise geändert worden: Die Altersgrenze beträgt:

1. wenigsten 17 und höchstens 24 Jahre bezüglich der Stellen als Bureaubeamte (commis), Bureaugehilfen (commis auxiliaire), Kanzlisten (expéditionnaire) und Zeichner-Kanzlisten (dessinateur-expéditionnaire);
2. wenigstens 18 und höchstens 24 Jahre bezüglich der Stellen als Wärter (garde), Polizeibeamte und Dolmetscher;
3. wenigstens 18 und höchstens 29 Jahre bezüglich der Stellen als Ingenieure, technische Bureaubeamte und Zeichner.

Diese Altergrenzen werden für die jetzigen und früheren Angehörigen des Heeres um die wirkliche Dienstzeit verlängert, doch ist die obere Altersgrenze festgesetzt:

A. Für die jetzigen und früheren Angehörigen des Heeres im Allgemeinen auf 32 Jahre bezüglich der Stellen als Ingenieure, technische Bureaubeamte und Zeichner, und auf 29 Jahre bezüglich der anderen Stellen.

B. Für Unterofficiere und ehemalige Unterofficiere von wenigstens achtjähriger wirklicher Dienstzeit auf 34 Jahre bezüglich der Stellen als Ingenieure, technische Bureaubeamte und Zeichner, und auf 32 Jahre bezüglich der übrigen Stellen.

Der vierte Theil der vom Minister zu bestimmenden oben genannten Stellen kann den Unterofficieren und ehemaligen Unterofficieren vorbehalten werden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst; giltig für die Monate October, November und December.) Die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Pancsova erfolgt im Monate October um 8 Uhr Früh, 1 Uhr Nachmittags und 7 Uhr Abends, in den Monaten November und December um 7 Uhr Früh und 1 Uhr Nachmittags. Die Abfahrt von Pancsova nach Semlin erfolgt im Monate October um 6 Uhr Früh, 10½ Uhr Vormittags und 4 Uhr Nachmittags, in den Monaten November und December um 10 Uhr Vormittags und 3 Uhr Nachmittags. — Die Einfahrt in die Temes und die Ausfahrt aus derselben hängt von den Wasserstands- und Witterungsverhält-

nissen ab. Die Abfahrt um 6 Uhr Früh von Pancsova und die Abfahrt von Semlin um 7 Uhr Abends erfolgt von und resp. nur bis zur Vorcontumaz.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate October, November und December.) Die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad erfolgt im Monate October um 6 Uhr, 7 Uhr, 8 Uhr, 8½ Uhr Früh, 9½ Uhr, 11 Uhr Vormittags, 1 Uhr, 1½ Uhr, 2½ Uhr, 3½ Uhr, 4½ Uhr Nachmittags, 6 Uhr und 7 Uhr Abends; in den Monaten November und December um 6½ Uhr, 7 Uhr, 8 Uhr, 9 Uhr Früh, 10 Uhr, 11 Uhr Vormittags, 1 Uhr, 1½ Uhr, 2½ Uhr, 3½ Uhr und 5 Uhr Abends. Die Abfahrt von Belgrad nach Semlin erfolgt im Monate October um 6½ Uhr, 7½ Uhr, 8 Uhr, 9 Uhr Früh, 10 Uhr, 11½ Uhr Vormittags, 12 Uhr Mittags, 2 Uhr, 3 Uhr, 4 Uhr, 5 Uhr, 5½ Uhr Nachmittags und 6½ Uhr Abends; in den Monaten November und December um 7 Uhr, 8½ Uhr, 9½ Uhr, 10½ Uhr, 11½ Uhr Vormittags, 12 Uhr Mittags, 2 Uhr, 3 Uhr, 4 Uhr, 4½ Uhr Nachmittags und 6 Uhr Abends. — Für Gepäck bis zum Gewichte von 25 kg sind Gepäcksscheine an den Landungsplätzen des Localschiffes zu haben, doch haben die Eigenthümer während der Fahrt selbst über ihr Gepäck zu wachen. Frachtstücke zur Beförderung mittelst des Localbootes werden nach dem Frachtentarife für alle Stationen der Donau, Save und Theiss aufgenommen, und ist sich deshalb, und zwar in Semlin an die Speditionskanzlei, in Belgrad und Pancsova an die dortigen Agentien zu wenden.

— (Temporäre Beschränkung des Verkehres der Personendampfer im Bereiche der unteren Donaustrecken.) Die Budapester Betriebs-Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass mit Rücksicht auf den derzeit ungünstigen Wasserstand längs der Kataraktenstrecke im Bereiche des Eisernen Thores die Postschiffe bis auf Weiteres nur bis Moldova-Orsova verkehren und, mit Unterbrechung der Fahrt bis Turn-Severin, diese erst von dort aus bis Galatz fortgesetzt wird. Es gelangen daher Fahrkarten in der Thalfahrt nicht über Orsova und in der Bergfahrt nicht über Turn-Severin hinaus zur Ausgabe, und gilt das Gleiche für die Aufgabe von Reisegepäck. Zur Verbindung zwischen Orsova und Turn-Severin haben die Reisenden die Eisenbahnstrecke Orsova—Verciorova—Turn-Severin zu benützen. Der derzeit bestehende Fahrplan bis Orsova, bezw. ab Turn-Severin wird durch diese Massnahme nicht abgeändert.

Fiumaner Seehafenverkehr. (Exportbewegung im Monate August.) Dem officiellen statistischen Ausweise über den Fiumaner Hafenverkehr zufolge hat der Export im Laufe des Monates August im Allgemeinen geringere Dimensionen angenommen als in der gleichen Periode des Vorjahres, und wurden die Hoffnungen auf eine rasche Entwicklung der Cerealienausfuhr enttäuscht, da entgegen der gleichen Periode des Vorjahres, wo Gerste in grossen Massen hier einging (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 und 114 ex 1894), heuer darin bislang die Zufuhren fast gänzlich fehlen, ebenso in Hülsenfrüchten, wogegen in Mehl bedeutende Zuschiebungen stattfanden, und auch die Ankünfte an Zucker, sowohl ungarischer als österreichischer Provenienz, bedeutend waren. Nach dem westlichen Auslande wurden im August per mare verladen: 61.368 q Mehl (gegen 85.400 q im August 1894), wovon 46.912 q nach Grossbritannien, 10.340 q nach Frankreich, 4056 q nach Brasilien, 60 q nach Malta. In Gerste fanden keine Verschiffungen statt, wogegen im August 1894 bereits 21.900 q zur Expedition gelangten. 1190 q Fisolen (gegen 10.250 q), wovon 300 q nach Frankreich, 890 q nach Grossbritannien. 12.688 q Zucker (gegen 9400 q), wovon 7350 q nach Itlalien, 2583 q nach Grossbritannien, 2755 q nach Malta. Der grösste Theil des Exportes wurde von den eigenen Schiffen der „Adria" und von ihr gecharterten Dampfern bewältigt. Das verspätete Eintreffen von Cerealienzufuhren ist der in diesem Jahre später erfolgten Einheimsung der Ernte zuzuschreiben, und hofft man auf Zunahme derselben im Laufe des Septembers, obzwar den diesjährigen Conjuncturen zufolge das Gros des Exportes sich gegen Mitteleuropa wenden, daher in grösserem Ausmasse den Eisenbahnen zugute kommen wird.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 23. bis zum 29. September.

Adriatischer Dienst.

23. Septbr., um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio", Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Milnà, Citavecchia, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

23. Septbr., um Mitternacht: Dampfer „Massimilano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.

24. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.

25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

26. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

26. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.

27. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

28. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

23. Septbr., um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ceres", Capitän P. Ivellich, nach Thessalien, Constantinopel und Batum, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

24. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Semiramis", Capitän C. Bechtinger, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Rhodus, Piräus, Khios, Smyrna und Dardanellen.

26. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Venus", Capitän . . . . . . nach Constantinopel und Batum, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna.

28. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Diana", Capitän . . . . . . nach Smyrna, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. October, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . . .", Capitän . . . . . . nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

10. October, Dampfer „Medusa", Capitän . . . . nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 36·3 km lange Strecke Striegau—Maltsch und die 15·4 km lange Strecke Goldberg—Schönau der königl. Eisenbahn-Direction Breslau, welche am 1. September dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXI. Stückes.) Das am 20. September herausgegebene CLXXI. Stück enthält unter

Nr. 1424: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 13. September 1895, Z. 109.943/I, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 1425: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 17. September 1895, Z. 16.034/II, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Oberösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Priel."

Am 1. October 1895 wird die auf der Linie Unter-Drauburg — Wolfsberg zwischen den Stationen Wolfsberg und St. Stefan gelegene Haltestelle „Priel" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Die Fahrkartenausgabe erfolgt im Zuge.

Wien, am 12. September 1895. [703]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der bisherigen Bezeichnung der Station Wobratain in Wobratain-Černowitz.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Tabor — Ober-Cerekwe der Böhmisch-mährischen Transversalbahn gelegenen Station „Wobratain" wird mit 1. October 1895 in „Wobratain-Černowitz" abgeändert.

Wien, im September 1895. [704]

Directer Güterverkehr zwischen der k. k. concessionirten Attersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung und den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Aufhebung des Tarifes.

Am 31. October 1895 tritt der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen der k. k. concessionirten Attersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 15. Februar 1886 nebst Nachtrag I vom 15. November 1886 ausser Kraft.

Wien, am 20. September 1895. [705]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Rhein.

I. Nachtrag zum Betriebsreglement vom 1. März 1895.

Zu dem seit 1. März 1895 giltigen Betriebsreglement der Dampfschiffahrts-Verwaltungen auf dem Bodensee und Rhein tritt mit sofortiger Wirksamkeit der I. Nachtrag in Kraft, durch welchen die Bestimmung des § 38, Absatz 6, betreffend die Nichtannahme und Nichtausfolgung von Gütern an Sonn- und Feiertagen abgeändert wird.

Wien, am 20. September 1895. [706]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 gelangt ein neuer Tarif für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito zur Weiterbeförderung nach serbischen, bulgarischen, rumänischen und türkischen Schiffs- und Eisenbahnstationen zur Ausgabe, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1893 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält zum Theil ermässigte, zum Theil erhöhte Frachtsätze; ferner neue Ausnahmetarife, und zwar Nr. 17 für Reis, geschält, und Reismehl von deutschen Seehafenstationen, und Nr. 19 für Baracken von Niesky.

Der bisherige Ausnahmetarif Nr. 17 für die Beförderung von Möbeln wird nicht mehr erneuert.

Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 1 Krone durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Wien, am 19. September 1895. [707]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 tritt zum Theil II, Heft 2, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzung der Tarifbestimmungen, Einbeziehung von Stationen, sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 21. September 1895. [708]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise im Verkehre mit Franzensbad.

Vom 1. November 1895 an gelangen im Verkehre zwischen Franzensbad und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen neue, auf Grund der Gebühren des neuen Personentarifes vom 1. September 1895 gebildete Fahrpreise zur Einführung.

Hiedurch werden die im Tarife für den Sächsisch-Oesterreichischen Personenverkehr vom 1. Juni 1893 enthaltenen Fahrpreise für den Verkehr mit Franzensbad aufgehoben.

Wien, am 19. September 1895. [709]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifheft 1 und 4.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Im Anschlusse an die hierortige Bekanntmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 110 vom 19. September wird verlautbart, dass mit dem 15. November 1895 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9 (für getrocknete Pflaumen, Pflaumenmus etc.) vollständig ausser Kraft treten, also auch für die aus Serbien stammenden Sendungen.

Vom 16. November 1895 an werden für getrocknete Pflaumen, Pflaumenmus etc. aus Serbien bei Aufgabe in vollen Wagenladungen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 (getrocknetes Obst) angewendet.

Wien, am 19. September 1895. [710]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Am 1. October 1895 treten die im Tarife Theil II, sowie im Nachtrage I enthaltenen Frachtsätze für Weimar und Gera der Weimar-Geraer Bahn ausser Kraft.

Budapest, am 15. September 1895. [711]

Die Direction der k.k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. Die Frachtbrief-Inhaltsbezeichnung Holzstoffpackpapier, bezw. Holzstoffpackpappe und hienach die Frachtberechnung zu den Sätzen des Specialtarifes I erscheint auch für Briefcouvertpapier und Cartonpapier (Holz-Glacé-Chromocartons zu lithographischem Druck oder zur Herstellung von Pappschachteln) zulässig, sofern diese Papier- und Pappesorten mindestens aus 75 pCt. geschliffenen Holzstoffes hergestellt sind, also nur 25 pCt. Holzzellstoff beigemischt enthalten.

Diese Verfügung hat auch für den inneren bayerischen Güterverkehr Geltung.

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1890. (Nachtrag X.) Mit Giltigkeit vom 1. September 1895 gelangte der Nachtrag X zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Tarifirung für Möbelwagen und Bestimmungen wegen der Frachtberechnung für die den Fleisch- und Wildpretsendungen beigegebenen Ladegeräthe.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahme-Frachtsätze für Schleifholz.) Für die Beförderung von Schleifholz, und zwar:

a) Prügel und Rundlinge bis zu 2·5 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende, ferner Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, nicht über 6 m lang, sowie Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt;
b) Prügel und Rundlinge bis zu 3·5 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende,

in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht auf einen Frachtbrief und Wagen zwischen der Station Dorfen der Bayerischen Staatseisenbahnen und Halle a. S. gelangten vom 15. September ab folgende Ausnahme-Frachtsätze zur Erhebung:

a) 1·13 Mk. für 100 kg
b) 1·27 „ „ 100 „

Hessisch-Bayerischer Gütertarif. (Ausnahmetarif 6.) Am 1. September wurde die Station Gross-Umstadt in den Ausnahmetarif Nr. 6 für Zuckerrüben etc. des Hessisch-Bayerischen Gütertarifes aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt die Special-Direction der Hessischen Ludwigs-Bahn in Mainz (Tarifbureau).

Berlin - Sächsischer Verbandsverkehr. Vom 15. September an werden im Verkehre zwischen Nerchau—Trebsen und den Berliner Ringbahn-Stationen Rummelsburg-Rangirbahnhof und Viehladestelle Rummelsburg Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge direct abgefertigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Belgisch-Südwestdeutscher Gütertarif. (Ermässigte Sätze für Hafer.) Bei der Einfuhr von Hafer in Ladungen von 10.000 kg über die belgischen Häfen nach diesseitigen Stationen kommen mit sofortiger Geltung die um 1 Frcs. ermässigten Sätze der Hefte 2 und 3 a des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifes zur Anwendung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Nachtrag I zum Gütertarif, Heft 6.) Zum 6. Heft des Verbands-Gütertarifes (Baden-Main-Neckar-Bahn) ist mit Giltigkeit vom 1. September der Nachtrag I ausgegeben worden. Derselbe enthält Tarifentfernungen für die badischen Uferstationen des Bodensees, sowie anderweitige und theilweise erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 14 für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel und Ergänzungen der Bestimmungen über die Abfertigung von Gütern im Verkehre mit Stationen der Nebenbahnen. Ferner werden mit Wirkung vom 1. September ab die Frachtsätze für die Stationen der Main-Neckar-Bahn und der Hessischen Ludwigs-Bahn in dem besonderen Tarif für den Verkehr mit den badischen Uferstationen des Bodensees vom 1. October 1890 aufgegeben; dieselben sind durch den Nachtrag I zum 6. Heft und durch das in Neuausgabe erschienene 9. Heft (Baden-Hessen) ersetzt.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag I zum Tarifheft II B.) Zum Tarifheft II B (Verkehr Elsass-Lothringen und Luxemburg-Ostschweiz) ist mit Giltigkeit vom 15. September der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Ausnahme-Frachtsätze für Düngemittel in Wagenladungen im Verkehre mit Diedenhofen und Hagendingen, sowie eine Bestimmung, nach welcher vom 1. Juni 1896 an die Artikel Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdünger-Fabrikation, Futtermittel und Torfstreu von der Beförderung zu den im Tarifheft II B enthaltenen Frachtsätzen des Specialtarifes für bestimmte Frachtstückgüter ausgeschlossen werden. Die Umkartirung der betreffenden Sendungen in Basel ergibt theilweise eine billigere Fracht als die directe Abfertigung zum Specialtarif für bestimmte Frachtstückgüter. Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau/Regensburg Donaulände transito. (Aufhebung der Frachtbegünstigung für Pflaumen und Pflaumenmus.) Die auf Seite 5 des Tarifes vom 15. Juni 1892 unter I 2 b enthaltene Frachtbegünstigung für Sendungen von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus aus Rumänien, Serbien, Bulgarien und deren Hinterländern gelangt am 1. November mit der weiteren Einschränkung zur Aufhebung, dass für derartige Sendungen, sowie für Sendungen von frischem und getrocknetem Obst die Anwendung der Frachtsätze der Abtheilung b des Tarifes auch im Rückvergütungswege nicht mehr stattfindet. Die Abfertigung erfolgt vom 1. November ab nur noch zu den Frachtsätzen der Abtheilung a des Tarifes (Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen).

Ostdeutscher Güterverkehr. (Ausnahme-Frachtsätze für denaturirtes Fabriksalz.) Am 15. September traten im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) widerruflich Ausnahmesätze für denaturirtes Fabriksalz von Inowrazlaw und Klausaschacht nach Königshütte (Oberschl.) in Kraft, giltig bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Dieselben betragen:

Inowrazlaw-Königshütte (Oberschl.) 0·72 Mk. für 100 kg
Klausaschacht- „ „ 0·73 „ „ 100 „

Westdeutscher und Hannover-Bayerischer Verband. Durch einen Seitens der Landes-Aufsichtsbehörden genehmigte besondere Bestimmung zu § 51 der Verkehrsordnung werden vom 15. September ab Frachtbriefe über Frachtstückgutsendungen, in welchen die Beförderung nach einem in Dänemark oder Schweden gelegenen Bestimmungsort über Lübeck oder Warnemünde ohne Angabe einer Mittelsperson vorgeschrieben ist, zur Annahme zugelassen. Näheres ist in den Verbandsstationen zu erfahren.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Giltigkeit vom 1. September gelangten für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des niederschlesischen Grubenbezirkes nach den Stationen der Neubaulinie Wulkow—Stolzenhagen des Directions-Bezirkes Bromberg, bezw. Stettin directe Frachtsätze zur Einführung. Die Höhe dieser Sätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Berlin - Stettin - Schlesischer Gütertarif. (Ausnahme-Frachtsätze für Getreide und Mühlenfabrikate.) Vom 10. September ab gelten die im Ausnahmetarif 10 des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifes auf Seite 495 und 497 unter a) angegebenen Ausnahmesätze für Getreide und Mühlenfabrikate zwischen Bunzlau und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahn-Stationen auch im Verkehre mit der Station Siegersdorf.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1388	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z 8 der Güterclassification im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Čakovic (B.N.B.)	Nussdorf (k.k.St.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. October 1895 bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 76·5		Im Kartirungswege		
				Neratovic (B.N.B.)	Nussdorf (k.k.St.B.)					77·0				
				Čakovic (B.N.B.)	Wien-Donauquaibahnhof (k.k.St.B.)					80·5				
				Neratovic (B.N.B.)	Wien-Donauquaibahnhof (k.k.St.B.)					81·0				
1389	Böhmischen Commercialbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mauerziegel	Lieben (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Dymokur	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. November 1894	27·0 kr.	20·8 kr.	6·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1390	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Salz der Pos. S—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wieliczka	Ungar.-Brod	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif Theil II, Heft 2 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 119 kr. b) 105 kr.		Im Kartirungswege		
1391	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Franz Josef-Stollen Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	den auf Seite 9—15 des Haupttarifes, bezw. Seite 3 des 1. Nachtrages aufgeführten Stationen der Süddeutschen Eisenbahnen des Tarifes vom 1. Mai 1892, Theil V, Heft Nr. 3 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband	Bei Einhaltung der Bestimmungen des in der 9. Rubrik angeführten Tarifes	Vom 1. October 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1896	Theil V, Heft Nr. 3 vom 1. Mai 1892 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband	Theilfrachtsätze der Schnitt-Tarif-Tabelle Abtheilung A**) per 10000 kg in Mark Bis zum Schnittpunkte Nr. 1: 48·1	2: 48·4		Im Kartirungswege		
				Ossegg II*) Station der k. k. österr. Staatsbahnen					1: 44·5	2: 44·8				

*) Die Frachtsätze für Ossegg II gelten nur für solche Kohlensendungen, welche von den Ossegger Kohlenwerken Fortschritt I, II, III (Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft) zur Aufgabe gelangen.

**) Die Theilfrachtsätze der Schnitt-Tarif-Tabelle Abtheilung B der Süddeutschen Eisenbahnen sind aus dem obgenannten Tarife Theil V, Heft Nr. 3 vom 1. Mai 1892 zu entnehmen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1392	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Nagy-Bélicz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr. - Ungar. Eisenbahn-verband, Theil II, Heft 4	45 Kreuzer	34 Kreuzer	11 Kreuzer	Im Kartirungswege		
1393	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien Staatsbahnhof Wien Nordbahnhof oder vice versa	Fogaras Nagybánya Szászrégen Szentes	**Auflieferung von mindestens 2500 Tonnen.** Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten. In das obige Quantum werden die auf Grund der im Verordnungs-Blatte vom 5. Jänner 1895, Nr. 3, sub Pos. 49 a, publicirten ermässigten Frachtsätze, unter Einhaltung der dort festgesetzten Bedingungen abgefertigten Eilgut-Sendungen gegenseitig eingerechnet	Bis Ende December 1895	Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 4	Kreuzer 1104 839 955 575	651 530 553 396·5	453 309 402 178·5	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt	
1394	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Pappendeckel der Position P—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Troppau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 55 ex 1895, sub Post 812, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende Mai 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	103·8 kr. 103·1 kr.	a) 87 kr. b) 79 kr. a) 86 kr. b) 78 kr.	a) 16·8 kr. b) 24·8 kr. a) 17·1 kr. b) 25·1 kr.	Im Rückvergütungswege	**Auf** die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1395	**K.F.N.B.**		Kohlen, mineralische	Mit Giltigkeit vom dritten Tage nach gegenwärtiger Publication wird der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 55 ex 1895, unter fortlaufender Nr. 811, für mineralische Kohlen aus dem Ostrau-Karwin-Dombrauer Reviere nach Vulka-Pardány publicirte Frachtnachlass von 7·4 Hellern pro 100 kg auf 16 Heller pro 100 kg erhöht. Im Sonstigen bleiben jedoch die Bestimmungen des vorcitirten Zugeständnisses unverändert.										

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg, Stanislau und Olmütz wird für das Jahr 1896 im Offertwege vergeben, und zwar:

1. Hydraulische Bindemittel und Chamottewaaren (Cement, hydraulischer Kalk, feuerfeste Ziegel etc.).
2. Diverse vegetabilische Oele und Fettwaaren (Leinöl, Terpentinöl, Seife, Kerzen etc.).
3. Diverse Beleuchtungs-, Putz- und Dichtungsmaterialien (Dochte, Fackeln, Jutefäden, Werg, Hadern, Lager- und Putzwolle, Hanf etc.).
4. Walzeisen, Eisen- und Stahlbleche, Stahl, Herd- und Ofenbestandtheile, Weissblech, Feder- und Werkzeugstahl etc.).
5. Diverse Eisenwaaren (Eisendraht, Drahtstifte, Drahtseile, Draht- und Gliederketten, Drahtgewebe und -Geflechte, Nieten, Schraubenmuttern, Schrauben, Splinten, Nägel, Charnierbänder etc. etc.).
6. Rohmetalle und Metallwaaren (Metallabgüsse, Antimon, Blockzink, Blockblei, Kupfer- und Messingloth, Messing- und Packfongblech, Zinkblech, Messingdraht, Bleiplomben etc.).
7. Firnisse und Lacke, Farbwaaren, Chemikalien, Leim, Schmirgel und diverse Naturproducte.
8. Textilwaaren, Wachstuch, Linoleum, Tapezirerartikel.
9. Posamentirwaaren.
10. Seilerwaaren.
11. Kautschukwaaren.
12. Lederwaaren.
13. Bürstenbinderwaaren.
14. Glas- und Porzellanwaaren.
15. Kanzleimaterialien, Telepraphen-Papierstreifen, Indigopapier etc.).

Der auf jede einzelne der Eingangs erwähnten Dienststellen entfallende Bedarf kann nur bei denselben erhoben werden, und ebenso die Offertformularien, sowie die allgemeinen und besonderen Bedingnisse gegen Einsendung des Porto von denselben bezogen werden.

Auch liegen bei den Eingangs erwähnten Dienststellen Muster, bezw. Zeichnungen über die zu liefernden Materialien zur Einsicht auf.

Die Offerten, zu deren Verfassung vorgeschriebene Formularien benützt werden müssen, sind sammt den etwaigen Beilagen per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte für Lieferung verschiedener Materialien" bei den betreffenden k. k. Eisenbahn-Direction bis **längstens 25. October l. J., 12 Uhr Mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die dem Offerte etwa beizugebenden Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1896 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 25. October l. J., Nachmittags 2 Uhr, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Den k. k. Betriebsdirectionen steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach obigem Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg, Stanislau und Olmütz für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, im September 1895. *Z. 127.595.*

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen beabsichtigt, die Ausführung eines Administrationsgebäudes für die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg (im approximativen Kostenbetrage von 341.000 fl.) im Offertwege zu vergeben.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der Detail-Kostenvoranschlag und die Projectspläne können bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Wien, Westbahnhof, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg und bei der k. k Eisenbahn-Betriebsdirection in Krakau eingesehen, und es können daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Angebotformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot, betreffend den Bau eines Betriebsdirections-Gebäudes in Lemberg", **bis spätestens am 14. October 1895, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Wien, zu überreichen oder frankirt derart dahin einzusenden, dass sie zur obbezeichneten Frist der k. k. General-Direction vorliegen.

Es wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer allen Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen.

Angebote, deren Aussteller die im Angebote angeführten Behelfe nicht unterschrieben haben, ferner Angebote, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im August 1895.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Die

VORSCHRIFTEN

betreffend den

Gebührenstempel und die Drucklegung

der

Eisenbahn-Frachtbriefe.

Zusammengestellt

von

Dr. Max Freiherrn von Buschman

k. k. Hofrath.

Wien, Pest, Leipzig. A. Hartleben's Verlag.

Preis 60 kr.

POLDIHÜTTE

Tiegelgussstahl-Fabrik.

Tiegelgussstahl für Werkzeuge aller Art.

Wien, I., Krugerstrasse 18. (455)

Reichassortirtes Lager bei

Schiessl & Co., Wien, VI., Gumpendorferstrasse 15.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Allgemeine Oesterreichische Transport-Gesellschaft, Wien.

Centralbureau: IX., Sobieskigasse 20
Stadtbureau: I., Wallfischgasse 15 (ab 15. März 1895).

Spedition, Commission, Incasso. Internationale Transporte.
Grösster Zustreifdienst Wiens.
Patent-Möbelwagen. Fuhrwerke aller Art.
Elektrisch beleuchtete Lagerhäuser für Mobilien aller Art.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Oberösterreich, Tirol, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 13. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257. — BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
And Zufuhb- uren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.
Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Emil Freiheim

k. k. Postmeister
Speditions-, Grossfuhrwerk-, Möbeltransport- und Verpackungs-Geschäft
Mitglied des internationalen Möbeltransport-Verbandes.
Aerarischer Locofuhren- und städtischer Vorspann-Contrahent.
Möbeldepots und Erstes Grazer Möbelheim im eigenen Hause
GRAZ, Gleisdorfergasse Nr. 10 (Brandhof).
Telephon Nr. 516. Geschäftsgründung 1809

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.).
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: **Jos. Kuttan.**
Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 113. **Wien, 26. September 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Verbindungsbahn zwischen dem Umschlaggeleise der k. k. Staatsbahnen in Linz und dem Bahnhofe der Mühlkreisbahn in Urfahr.

Das k. k. Handelsministerium hat der Gemeindevorstehung der Landeshauptstadt Linz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Verbindungsbahn zwischen dem Umschlaggeleise der k. k. Staatsbahnen in Linz und dem Bahnhofe der Mühlkreisbahn in Urfahr im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. September 1895. Z. 46.539.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Der in Folge Abspringens von einem entgleisten Wagen verunglückte Eisenbahnbedienstete hat unter den Voraussetzungen des Ges.-Art. XVII ex 1874 auch dann einen Entschädigungsanspruch an die Bahnanstalt, wenn ein anderer in diesem entgleisten Wagen verbliebener Zugbegleiter keinen Schaden genommen hat.

In Folge eines nicht eruirten Umstandes entgleiste aus einem Zuge ein Wagen bei der Ausfahrt aus der Station; der auf demselben befindliche Bremser sprang sofort herab und erlitt eine Verletzung, während ein anderer in dem bald darauf wieder ins Geleise gebrachten Wagen verbliebener Zugsbediensteter keinen Schaden nahm. Der Verunglückte wurde mit seiner Entschädigungsklage gegen die Bahn von der I. Instanz aus dem Grunde abgewiesen, weil er seine Verletzung sich selbst zuzuschreiben habe und er sich ebenso ruhig wie der andere Zugsbedienstete hätte verhalten müssen, welcher nicht so unvorsichtig war, gleich vom Wagen abzuspringen und daher ganz unversehrt blieb.

Die kgl. Tafel in Budapest änderte dieses Urtheil dahin ab, dass die Bahnanstalt verpflichtet sei, den noch von der I. Instanz, eventuell unter Vorbehalt der höheren Entscheidung, zu beziffernden Schadenersatz und die Vergütung der Gerichtskosten zu leisten.

In der Motivirung wurde ausgeführt:

Gemäss § 1 des Ges.-Art. XVII ex 1874 haften die Eisenbahnen im Allgemeinen für jene Schäden, welche dadurch entstanden sind, dass jemand beim Betriebe einer Eisenbahn eine Körperverletzung erlitten hat, und zwar ohne Beschränkung, daher auch ihren eigenen Angestellten gegenüber. Dies erhellt aus dem § 3 dieses Gesetzes, und die Bahnanstalt kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dass die Verletzung durch ein unabwendbares Ereigniss, durch einen Elementarunfall (vis major) oder durch die Handlung einer dritten Person verursacht wurde, welche die Bahnunternehmung nicht abwenden konnte, oder an welcher der Verletzte selbst Schuld trägt. Die geklagte Bahn hat dem klägerischen Widerspruch gegenüber nicht beweisen können, dass eines dieser die Haftung aufhebenden Ereignisse bei dem in Rede stehenden Unfalle eingetreten sei. Demzufolge ist derselbe nur einem Verschulden der Bahn, bezw. der betreffenden Angestellten beizumessen, da es nicht als ein Verschulden des Verunglückten zu bezeichnen sei, wenn er von dem Wagen abgesprungen ist; es kann ihm nicht zur Last gelegt werden, dass er hiedurch nur auf seine eigene Sicherheit bedacht war, und im Momente der Gefahr, welche gewöhnlich mit einer Entgleisung verbunden ist, sich nicht umgesehen habe, wie sich andere Zugbegleiter dabei verhielten. Das von der Bahnanstalt anlässlich dieses Bahnunfalles

durch ihre eigenen Organe aufgenommene Constatirungsprotokoll besagt nur, auch abgesehen von diesem Bedenken, dass kein Umstand erhoben werden konnte, aus welchem auf eine strafbare Handlung oder Unterlassung des Stations- oder Zugspersonals geschlossen werden könnte. Dasselbe ist dadurch aber immer noch nicht von der Vermuthung entlastet, dass die Entgleisung durch seine Nachlässigkeit oder Ungeschicklichkeit verursacht wurde. Diese Mängel hat aber die Bahnanstalt allein zu vertreten, daher sie für sachfällig erklärt werden musste.

Dieses Urtheil wurde von der kgl. Curie aus dessen Gründen einfach mit dem Beifügen bestätigt, dass nicht das Abspringen des Verunglückten, sondern die Entgleisung des Wagens die Grundursache des Unfalles war, welchen die Bahnanstalt zu vertreten hat.

(Aus Nr. 92 ex 1895 des „Vasuti és közlekedési közlöny“ — Organ für Eisenbahn- und Verkehrswesen — in welchem das Datum und die H.-Z. dieser Urtheile nicht angeführt erscheint.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Dux—Eisenstein: Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schüttenhofen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Sägewerksbesitzers Wilhelm Jahr für die Herstellung einer schmalspurigen, die Ortschaft Hurkenthal mit der Station Eisenstein verbindenden Schleppbahn für den 26. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann von Schüttenhofen, Pasovsky, betraut. [G.-I.-Z. 18.291.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Ladebühne in Atzgersdorf-Mauer.) In der Station Atzgersdorf-Mauer wird aus Anlass des gesteigerten Weinverkehrs im Anschlusse an die gedeckte Verladebühne eine offene Verladebühne hergestellt. [2. September, Z. 48.198.]

— (Linie Kufstein—Ala: Holzhütte bei einem Wächterhaus.) Beim Wächterhaus Nr. 204 zwischen den Stationen Neumarkt-Tramin und Salurn wurde eine Holzhütte hergestellt. [26. August, Z. 49.910.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Bauliche Herstellung in der Station Wien.) Die Herstellung einer Weichensicherungsanlage in der Station Wien wurde genehmigt. [7. September, Z. 48.106.]

Kremsthalbahn. (Geleiseänderung.) Das von der Kremsthalbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Geleiseumgestaltung der Station Kremsmünster wurde zur Ausführung genehmigt. [16. September, H.-M.-Z. 52.348.]

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Errichtung eines Schrankens.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project für die Herstellung eines Schrankens an der Wegübersetzung in km 14·9/15·0 nächst der Station Neudorf der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn wurde zur Ausführung genehmigt. [4. September, H.-M.-Z. 51.141.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 3. Jänner fand die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmten Güterzugslocomotive mit Schlepptender der Serie IV/c, und am 12. März die einer Eilzugslocomotive mit Schlepptender der Serie II/c statt. Beide Locomotiven wurden in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar die Güterzugslocomotive nach den mit Handelsministerialerlass vom 16. October 1894, Z. 53.300, genehmigten Typenplänen und die Eilzugslocomotive nach dem mit Handelsministerialerlass vom 3. September 1885, Z. 11.251, genehmigten Typenplane. Die Kessel beider Locomotiven haben die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die Spurweite beider Maschinen ist die normale. Das Totalgewicht der Güterzugslocomotive in ausgerüstetem Zustande beträgt 55·1 t und jenes der Eilzugslocomotive 49·4 t. Die Probefahrten mit diesen Maschinen fanden auf der 16·8 km langen Strecke von Wien nach Grammat-Neusiedl und retour statt, und erreichte die Güterzugslocomotive hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 58 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 46 km per Stunde, während die Probefahrt mit der Eilzugslocomotive wegen Vereisung der Eisenbahnstrecke am 6. April wiederholt werden musste, bei welcher Gelegenheit eine maximale Geschwindigkeit von 104 km und eine mittlere Geschwindigkeit von 74 km erreicht wurde. Im Hinblicke auf das allgemein günstige Ergebniss wurden beide Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft übergeben. [Z. 42.039.]

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 15. und 16. Februar fanden im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung die technisch-polizeilichen Prüfungen rücksichtlich zweier für die Linien der Südbahn-Gesellschaft bestimmten Lastzugslocomotiven mit Schlepptender statt, welche nach den mit Handelsministerialerlass vom 24. Mai 1888, Z. 15.207, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gebaut wurden. Dieselben gehören der Serie III c an, tragen die Fabrikationsnummern 2422 und 2423, sowie die Inventarsnummern 1661 und 1662. Die Locomotivkessel haben die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die Maschinen haben im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist; Laufachsen sind nicht vorhanden. Sämmtliche Achsen erscheinen mit einander gekuppelt. Die zwei Maschinen haben aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson und ist innenliegend. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern getragen, und haben die Kessel eine vollständige Armatur. Die Locomotiven besitzen ausserdem variable Blaserohre, Hilfsgebläse, zwei Injecteure nach Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuum- und Spindelbremse, sowie Dampfheizungseinrichtung. Das Totalgewicht dieser normalspurigen Maschinen beträgt 42 t. Die Probefahrten fanden auf der 15 km langen Strecke Wien—Mödling statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 70 km und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 48, bezw. 54 km pro Stunde erreicht. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss wurden diese beiden Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft für geeignet befunden. [Z. 42.339.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Gestattung des Abstossens oder Rollenlassens der Wagen am nördlichen Stationsende in Tetschen.) Durch die stetige Zunahme des Verkehres und die dadurch gesteigerte Wagenbewegung hat sich das dringende Bedürfniss ergeben, in der Station Tetschen auch am nördlichen Stationsende (Mittelgrunder Seite) zur Nachtzeit „auf Stoss“ zu verschieben und hiebei den Bremsknüttel anzuwenden. Zu diesem Behufe beabsichtigt die Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn, in der Station Tetschen 30 freistehende Laternen aufzustellen, wodurch im Vereine mit den bereits vorhandenen Laternen die Stationsanlagen, bezw. die ganzen Verschubplätze entsprechend beleuchtet werden und die Fernsicht über die zu benützenden Geleise, bezw. Wechselgruppen eine unbeschränkte wird. Die k. k. General-Inspection hat die Bewilligung, in der Station Tetschen am nördlichen Stationsende (Mittelgrunder Seite) auch zur Nachtzeit „auf Stoss“ verschieben zu dürfen, unter der Voraussetzung ertheilt, dass die vorerwähnte Beleuchtung der Verschubplätze für dieses Rangirverfahren vollkommen ausreichend ist. Zugleich wurde unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufes gestattet, auf der Nordseite der Station Tetschen beim Rollenlassen der Wagen den Bremsknüttel auch zur Nachtzeit anzuwenden, wenn hiebei die bezüglich einer solchen Verschubmanipulation für die Südseite dieser Station festgesetzten Bedingungen genau eingehalten werden. Diese Bedingungen sind:

1. Die Anwendung des Bremsknüttels beim Verschieben ist zur Nachtzeit nur dann statthaft, wenn die Verschiebungen auf keine andere Art bewältigt werden können.
2. Alle Bedingungen und Vorsichten, welche für derartige Verschiebungen bei Tag vorgeschrieben sind, müssen zur Nachtzeit mit erhöhter Gewissenhaftigkeit beachtet werden.
3. Der Rayon, in welchem verschoben wird, muss derart beleuchtet sein, dass sowohl die massgebenden Bestandtheile der abrollenden Wagen, als auch der von dem manipulirenden Verschieber einzuschlagende Weg, welcher von zufälligen

Hindernissen freizuhalten ist, mit ausreichender Deutlichkeit gesehen werden können.

4. Zur Manipulation mit dem Bremsknüttel zur Nachtzeit darf nur ein ganz verlässliches und vollkommen gut geschultes Personale verwendet werden. [G.-I.-Z. 17.309.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Herstellung einer Blockireinrichtung bei den elektrischen Distanzsignalen in Tannwald.) Um den Verkehrsorganen der Station Tannwald die Ausübung der für den Zugsverkehr vorgeschriebenen Sicherheitsmassnahmen zu erleichtern, wurden die gegen Swarow und Untermorchenstern situirten elektrischen Distanzsignale mit einer Blockireinrichtung versehen, wodurch dieselben nur dann auf „Erlaubte Einfahrt" umgestellt werden können, wenn der für die Wechselrevision verantwortliche Bedienstete die Umstellung dieser Signale ermöglicht. Durch diese Einrichtung wird die Erleichterung geboten, dass die Umstellung der beiden Distanzsignale auf „Verbot der Einfahrt", und nach Aufhebung der Blockirung auf „Erlaubte Einfahrt" auch durch den beim Telegraphen Diensthabenden erfolgen kann. Diese beiden Distanzsignale sind gegenseitig in eine derartige Abhängigkeit gebracht, dass in dem Falle, als das eine auf „Erlaubte Einfahrt" gestellt ist, das andere nicht in die Stellung auf „Verbot der Einfahrt" gebracht werden kann, und dass also die beiden Distanzsignale nie gleichzeitig auf „Erlaubte Einfahrt" gestellt werden können. [G.-I.-Z. 16.816.]

Zusammenstellung

der im Monate August 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	2454	20.925	6.285	29.664	215	489	41	745	2·5	639	34	626	.	1	.	.	.	3	8
Nordöstliche Linien	249	3.970	4.405	8.624	9	68	11	88	1·0	44	5	124	.	.	.	.	3	1	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	257	.	257	.	1	.	1	0·3	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	631	310	1.003	3	3	4	10	0·9	10	.	9	.	.	.	.	.	.	1
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	82	548	323	953	10	50	6	66	6·9	66	11	52	1	.	.	.	1	.	26
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.071	899	2.156	3	21	.	24	1·1	34	10	65	.	5	.	.	.	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	338	509	1.895	2.742	25	28	8	61	2·2	67	14	47	.	2	.	.	.	.	11
Eisenbahn Wien-Aspang	.	332	754	1.086	.	8	.	8	0·7	4	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	232	449	.	.	1	1	0·2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	559	4.778	3.442	8.779	31	86	8	125	1·4	89	30	44	6	.	.	.	7	.	11
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	496	.	558	2	1	.	3	0·5	2	.	1	.	.	.	.	.	.	3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	196	62	258	.	2	.	2	0·7	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	378	4.999	496	5.873	21	13	.	34	0·5	54	1	4	.	.	.	.	.	.	4
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	647	5.549	3.348	9.544	50	123	54	227	2·3	172	1	160	.	1	.	.	1	.	8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	276	42	318	.	3	.	3	0·9	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	682	8.464	682	9.828	82	72	5	159	1·6	126	6	71	.	2	.	.	.	.	18
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.509	217	1.726	.	4	.	4	0·2	6	.	1	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	10	248	279	537	3	.	7	10	1·8	3	.	9	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	27	2.030	.	2.057	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5736	57.005	23.671	86.412	454	972	145	1571	.	1323	112	1218	7	11	.	.	12	4	93

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Wiener Verbindungsbahn . . . 0·0 pCt.
2. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . 0·2 „
3. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . 0·2 „
4. Dalmatiner Staatsbahn . . . 0·3 „
5. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . 0·5 „
6. Oesterr. Nordwestbahn . . . 0·5 „
7. Eisenbahn Wien-Aspang . . . 0·7 „
8. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . 0·7 „
9. Istrianer Staatsbahn . . . 0·9 „
10. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . 0·9 „
11. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . 1·0 pCt.
12. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . 1·1 „
13. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . 1·4 „
14. Südbahn-Gesellschaft . . . 1·6 „
15. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . 1·8 „
16. Buschtěhrader Eisenbahn . . . 2·2 „
17. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 2·3 „
18. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . 2·5 „
19. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . 6·9 „

Auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn ist die Mehrzahl der Zugsverspätungen in Folge des Brüxer Elementarereignisses entstanden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 30. August, Z. 57.081/III, dem Kohlenwerks-Gesellschafter Alexander Hirschmann, Einwohner von Csáktornya, und der protokollirten Firma Leopold Graner in Zala-Egerszeg im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine vom Golubovecer Kohlenbergbaureviere (Comitat Warasdin in Croatien) oder eine von der Endstation Golubovec der Localbahn Warasdin-Golubovec (Flügelbahn der Zagorianer Bahn) ausgehende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Mace und weiterhin über Posnanovec und die Gemarkung der Gemeinde Bedekovcina in der Station Bedekovcina mit der Linie Csaktornya—Warasdin—Zaprešić—Zágrab (Agram) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh. (Ausführungsmodus.) Die von der Station Kecskemét der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus bis zum Theissufer bei Tisza-Ugh projectirte gleichnamige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1894), durch welche von Tisza-Ugh aus durch Vermittlung der projectirten Anschlussbahn Kecskemét—Lajos-Mizse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 111 ex 1891) und weiterhin durch die Linie Lajos-Mizse—Budapest die derzeit kürzeste Verbindung zwischen Budapest und der Theiss geschaffen werden wird, wird als Eisenbahn II. Classe erbaut werden. Die erste Section der Linie wird auf dem für ein zweites Geleise der Hauptbahn Budapest-Orsova bestimmten Unterbau in einer Länge von circa 4 km geführt werden, eventuell wird diese Section, um den Bau eines zweiten Geleises der Hauptbahn nicht zu präjudiciren, gleichfalls erstclassig hergestellt werden.

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe von Zombor bis Apatin. (Ausführungsmodus.) Die Projectanten der von der Station Zombor der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus zur Donau bis Apatin projectirten Localbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 105, Vorconcession Post 1) beabsichtigen, diese 20 km lange Strecke nicht nur für Personen-, sondern auch für Frachtenverkehr einzurichten, aus welchem Anlasse Unter- und Oberbau in entsprechender Stärke hergestellt werden, damit auch — im Verkehre zwischen dem Apatiner Donau-Umschlage und der Station Zombor — beladene Lowries der Normalbahnen, von mit elektrischem Motor ausgerüsteten gesellschaftlichen Wagen remorquirt, verkehren können. Es wird dies die erste elektrisch betriebene Bahn in Ungarn sein, welche den Frachtenverkehr in dieser Weise cultiviren wird.

Projectirte Pinkathalbahn, d. i. die Linie Szombathely (Steinamanger) — Körmend. (Ausführungs-Beschluss.) Die Interessenten des Comitates Vas (Eisenburg) haben den Beschluss gefasst, die Realisirung des Pinkathalbahn-Projectes durch ausgiebige Beitragsleistung zu fördern. Diese das Eisenbahnnetz im Bereiche des Comitates Vas ergänzende Localbahn wird von der Knotenpunktstation Szombathely aus diese über Márai, Lövö, Pornó, Felsö-Beled, Alsó-Beled, Monyorókerék, Szent-Péterfa, Nagy-Sároslak und die Gemarkung der Gemeinde Mindszent in der Station Körmend, eventuell Csákány mit der Linie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely—Körmend—Csákány—Fehring (Graz) verbinden. Auch ist von Körmend, eventuell von Csákány aus der Bau einer Flügelbahn bis Német-Ujvár (Güssing) in Aussicht genommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28, Vorconcession Post 1).

Tátra-Lomniczer Localbahnen mit elektrischem Betriebe. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 31. August fand unter Führung des Ministerialsecretärs Bartos des königl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Tátra-Lomniczer Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 30) statt. Die Eröffnung des Betriebes wird noch im Laufe des diesjährigen Frühherbstes stattfinden.

Projectirte Localbahn Kis-Czell—Eszterháza—Pándorf. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der vom Geheimen Rathe Koloman Radó von der Station Kis-Czell der Linie Györ (Raab) — Szombathely (Steinamanger) — Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus projectirten, diese in der Station Eszterháza-Fertö-Szent-Miklos mit der im Eigenbetriebe stehenden Linie Györ (Raab) — Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth und weiterhin in der Station Pándorf (Parndorf) mit der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. verbindenden Localbahn Kis-Czell—Eszterháza—Pándorf angeordnet und den Ministerialsecretär des kgl. Handelsministeriums Dr. Aladar Návay mit der Führung der Commission betraut.

Projectirte Localbahn Mezö-Telegd—Telegdi. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung einer vom Reichstagsabgeordneten Josef Telegdy und vom Bauunternehmer Stefan Popper von der Station Mezö-Telegd der Hauptlinie Budapest — Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt)—Predeal aus projectirten, bis Telegd, eventuell Felsö-Derna (Comitat Bihar) zu erbauenden normal-, eventuell schmalspurigen Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87 ex 1894) angeordnet und den Ministerialsecretär Ludwig Pétaffy mit der Führung der Commission betraut.

Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Eröffnungstermin.) Der Bau der Budapester Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe ist bereits so weit vorgeschritten, dass die Eröffnung des Betriebes noch im Laufe des diesjährigen Herbstes, daher zumindest vier Monate vor dem contractmässigen Termine (Ende April 1896) stattfinden wird. An dem noch im Bau begriffenen Schlussstücke, d. i. der Section zwischen dem Deákplatze und der Einmündung in die Strecke unter der Andrassy-Strasse, welches der schwierigste Theil der Arbeiten ist, wird mit aller Kraft bei Tag und Nacht gearbeitet, während die Ausrüstung der bereits fertiggestellten Strecken, die Einrichtung der Station, die Herstellung der Zugänge zu diesen etc. ihrer Vollendung entgegengeht.

Boldvathalbahn, d. i. die Linie Torna — Miskolcz. (Constituirende Generalversammlung.) Am 16. September fand in Budapest unter Vorsitz des Julius Miklós die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Boldvathalbahn statt, welche von der Endstation Torna der als Sackbahn endigenden Localbahn Kassa (Kaschau)-Torna aus diese, bezw. den Knotenpunkt Kassa in der Station Miskolcz mit der Hauptlinie Budapest — Hatvan — Miskolcz — Sátoralja - Ujhely—Marmaros-Sziget verbinden wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1894). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über seine im Interesse der Realisirung des Projectes getroffenen Massnahmen zur Verlesung, nach dessen Kenntnissnahme und Genehmigung die Wahlen in den Directions- und den Aufsichtsrath erfolgten, worauf schliesslich Julius Miklós zum Präsidenten der Gesellschaft gewählt wurde.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Beförderungstour von Cerealien und Mahlproducten.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass über speciellen Auftrag des Handelsministers Sendungen von Getreide, Cerealien aller Gattung und Mahlproducten in folgender Reihenfolge zu verladen und zu befördern sind, und zwar: in erster Reihe die zum überseeischen Export nach Fiume bestimmten, woselbst bereits eine Anzahl Dampfer auf Verladung wartet, in zweiter Reihe die nach Oesterreich und dem Auslande per Eisenbahn zu verfrachtenden, in dritter Reihe die des eigenen Landesbedarfes, welche nach ungarischen Stationen zu dirigiren sind.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Walterhausen nach Winterstein.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Waltershausen nach Winterstein betraut worden.

Frankreich. (Eröffnung neuer Bahnlinien.) In Frankreich sind in letzterer Zeit folgende Bahnlinien eröffnet worden: Die im Tarn-Departement gelegene Dampfstrassenbahn Graulhet-Laboutarié (13 km) am 30. Juni mit den Zwischen-Haltestellen Ferran, Saint Hilaire, Montdragon, le Bruc und Laboutarié (Dorf); von den Strassenbahnen des Côte d'Or-Departements die Dampfstrassenbahnlinie Arnay le Duc-Saulieu (29·162 km) am 3. Juli mit den Zwischenstationen Jouey, Pochey Allerey, le Maupas und Liernais la Guette, sowie den Haltestellen Arnay Stadt, Blangey Mézières, Huilly Angôle, la Rochette Diancey, Chelsey, Vouvres, la Maison des Champs, Villars, Thoisy Saint Martin und Collonges; ferner am 1. September die eingeleisige Linie Denain-Saint Amand (17·6 km) mit den Zwischen-

stationen Havelay, Wallens und Husnon, den Haltestellen Wallens und Millonfosse und den Haltepunkten Bellevue und Bruyère vorläufig für den Personenverkehr.

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Bahnlinien.) Auf Grund eines Gesetzes vom 25. Juli sind die im Departement der Oberpyrenäen mit 1 m Spurweite und elektrischer Zugförderung anzulegenden Localbahnen von Pierrefitte über Cauterets nach la Raillière und von Pierrefitte nach Luz Saint Sauveur für gemeinnützig erklärt worden; ferner durch Verordnung vom 4. August die am 19. Juli von den Departements Deux Sèvres und Maine et Loire der Compagnie française des voies ferrées économiques concessionirten, für Personen- und Güterverkehr bestimmten Dampfstrassenbahnen: 1. von Bressuire (Staatsbahnhof) über Argenton Château nach Montreuil Bellay (Staatsbahnhof) [Maine et Loire], 2. von Parthenay (Staatsbahnhof) über Secondigny und Absie nach Saint Laurs (Staatsbahnhof), 3. von Parthenay (Staatsbahnhof) nach Ménigoute, 4. von Ménigoute nach Saint Maixent (Staatsbahnhof), 5. von Saint Maixent (Staatsbahnhof) über la Mothe Saint Heraye und Lezay nach Melle (Staatsbahnhof).

Russland. (Tarifermässigungen zur Belebung der Ausfuhr und zum Besuch der Ausstellung in Nishni Nowgorod.) Die Tarifcommission des Finanzministeriums beschäftigt sich mit der Berathung von Massnahmen, die zur Erleichterung der Ausfuhr russischer Industrieerzeugnisse zu ergreifen wären. Diese übrigens nicht neue Frage ist durch die Erklärungen der Handelsagenten in Paris und Hamburg in ein neues Stadium getreten. Es wird nämlich von diesen Herren die Behauptung aufgestellt, dass an der geringen Verbreitung russischer Industrieartikel lediglich der hohe Tarif Schuld trage. Da dieser für die Ausfuhr ebenso sehr von den ausländischen als den inländischen Bahnen abhängt, so kann die Tarifangelegenheit nur auf internationalem Wege geregelt werden. Es wurde daher beschlossen, diese Frage der internationalen Conferenz in Angelegenheiten des directen russich-deutsch-niederländischen Verkehrs vorzulegen.

Einen wesentlichen Aufschwung erhofft man übrigens in Russland allgemein für die einheimische Industrie von der im nächsten Jahre in Nishni Nowgorod stattfindenden russischen Ausstellung. Es soll dort nicht nur Russland selbst gezeigt werden, was das Land und seine Industrie zu leisten vermag, sondern die gesammte civilisirte Welt soll davon überzeugt werden, dass Russland ein beachtenswerther Concurrent nicht nur, sondern in vielfacher Beziehung auch ein Lieferant ist, der in seiner Eigenartigkeit und für gewisse Erzeugnisse nicht erreicht wird.

Um nun das Ziel, möglichst bekannt zu werden, erreichen zu können, werden weitgehende Fahrpreisermässigungen für die Besucher der Ausstellung projectirt. Es sollen zu dem Zwecke sowohl Ausländern als auch Russen eine erhebliche Tarifermässigung zugestanden werden. Für erstere werden besondere Rückfahrkarten von allen Grenzstationen und ausländischen Häfen nach Nishni Nowgorod und zurück eingeführt werden; für die Russen dagegen, die aus dem fernen Osten, oder aus Petrowsk, Zarizyn, Kamyschin und Ssaratow erwartet werden, soll der Fahrpreis auf Grund des allgemeinen Tarifs berechnet werden, wobei der Berechnung die Gesammtstrecke (die Hin- und Rückreise) zu Grunde gelegt werden soll, was dem jetzt giltigen Zonentarif gegenüber, je nach der Entfernung, einer Ermässigung von 18 bis 35 pCt. gleichkommen dürfte. Die Giltigkeitsfrist dieser Fahrkarten wird derartig verlängert werden, dass es deren Inhabern ermöglicht wird, ausser den normalen Unterbrechungen, 3 Tage in Moskau und 7 Tage in Nishni Nowgorod Aufenthalt zu nehmen. Ausser den Rückfahrkarten werden noch besondere Fahrkarten für Rundreisen von allen nördlichen Häfen und Grenzpunkten verabfolgt werden, wobei es den Reisenden freigestellt ist, nach Belieben zur Rückkehr dieselbe Strecke oder eine andere zu wählen. Fährt z. B. ein Reisender von Wirballen über Petersburg und Moskau nach Nishni Nowgorod, so kann er über Moskau, Kiew und Odessa ins Ausland zurückkehren. Die Rundreisekarten werden eine dreimonatliche Giltigkeit haben.

Für diejenigen Reisenden russischer Herkunft, die nicht die für die Ausländer festgesetzten Fahrkarten benutzen wollen, werden besondere Rückfahrkarten von allen grösseren Städten Russlands, Transkaukasiens und des Transkaspischen Gebiets eingeführt werden, wobei dieselben Vergünstigungen in Bezug auf den Preis und die Giltigkeitsdauer der Fahrkarten zugestanden werden sollen. Ferner werden für die Moskau—Nishni Nowgoroder Strecke besondere Rückfahrkarten mit einer Giltigkeitsdauer von 5 Tagen eingeführt werden, wodurch das Publicum in den Stand gesetzt wird, den Tag auf der Ausstellung in Nishni Nowgorod, die Nacht in Moskau zu verbringen.

— (Tariftabellen.) Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten beim Finanzministerium hat die Schaffung eines für alle Handelskreise äusserst wichtigen Werkes beschlossen. Es sollen allmälig Tabellen der kürzesten Eisenbahnentfernungen zwischen allen Eisenbahnstationen herausgegeben werden. Der Anfang soll von den Häfen und Grenzstationen, resp. von bedeutenden inneren Handelscentren, wie Moskau, Warschau und Kiew, gemacht werden. Die Arbeiten, die bei der Redaction der „Tarifsammlung der russischen Eisenbahnen" concentrirt sind, haben auch für deutsche Versender grosse Bedeutung. Denn war es schon für die russischen Transporteure nicht nur sehr schwer, sondern vielfach thatsächlich nicht möglich, zuverlässige Angaben über die Entfernungen und den kürzesten Weg zu erhalten, so vergrösserten sich die Schwierigkeiten für alle nicht russischen Waarenversender noch um ein wesentliches.

Dieser Zustand brachte es denn auch mit sich, dass die Stationsbeamten vielfach die Möglichkeit erhielten, einen Einfluss auf die Instradirung zu gewinnen, der nicht immer die Güter auf dem nächsten Wege namentlich den Hafenstationen zuführte. In Zukunft werden die Versender leicht eine Controle ausüben und damit ihre Interessen selbst schützen können.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Herbstfahrplan, giltig bis auf Weiteres, längstens bis Ende November.) Laut Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 20. September verkehren auf der Donau zwischen Passau und Linz bis auf Weiteres regelmässig zweimal wöchentlich Frachtschiffe im gemischten Dienste, welche Verdeckpassagiere nach allen gesellschaftlichen Zwischenstationen aufnehmen. Die Abfahrt von Linz nach Passau erfolgt Sonntag und Mittwoch, die Abfahrt von Passau nach Linz jeden Montag und Donnerstag.

Mit 21. September werden die wöchentlich dreimaligen Localfahrten zwischen Engelhartszell—Grein, dann die wöchentlich sechsmaligen Personenfahrten zwischen Melk—Stein—Krems eröffnet.

Die täglichen Postschiffahrten zwischen Wien und Budapest werden laut Sommerfahrplan bis 28./30. September unterhalten. Die letzte Bergfahrt von Budapest findet am 28. September, die letzte Thalfahrt von Wien am 30. September statt.

Die täglichen Personenfahrten zwischen Wien-Weissgärber—Pressburg werden bis 21./22. October fortgeführt.

Die täglichen Personenfahrten zwischen Gross-Maros und Budapest werden mit 29./30. September geschlossen.

Ab 1. October finden zwischen Budapest—Mohács tägliche Personenschiffahrten und jeden Dienstag und Samstag zwei directe Postschiffahrten von Budapest bis Orsova statt, desgleichen in umgekehrter Richtung Samstag und Mittwoch ab Orsova. Die Abfahrt ab Budapest erfolgt um 10 Uhr Vormittags, die Abfahrt ab Orsova um 5 Uhr Früh.

Von Turn-Severin bis Galatz finden drei directe Postschiffahrten in beiden Richtungen statt. Abfahrt von Turn-Severin jeden Sonntag, Dienstag und Freitag um 5 Uhr Früh, Rückfahrt von Galatz jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 8 Uhr Früh.

Zwischen Widdin—Silistria verkehrt ein Personendampfer zweimal wöchentlich. Abfahrt von Widdin jeden Montag und Donnerstag 4 Uhr Früh, Rückfahrt von Silistria jeden Dienstag und Freitag 12 Uhr Mittags.

Zwischen Galatz und Tultscha und umgekehrt findet täglich mit Ausnahme von Samstag eine Verbindung statt.

Ab Galatz nach Odessa und nach Batum werden directe Anschlussfahrten in Verbindung mit den Dampfern des Oesterr. Lloyd unterhalten.

(Mit Beginn des Herbstfahrplanes werden in der Thalfahrt keine directen Karten über Orsova, in der Bergfahrt keine Karten über Turn-Severin ausgegeben.)

Auf der Theiss werden zwei Personenschiffahrten per Woche zwischen Szegedin—Semlin aufrecht erhalten.

Auf der Save finden täglich Personenschiffahrten zwischen Schabatz—Belgrad statt. Die Kahnstation Unka wird thalfahrend Sonntag, Dienstag und Donnerstag, bergfahrend Montag, Mittwoch und Freitag berührt.

Längs des serbischen Donauufers finden ab Belgrad nach Orsova jeden Montag und Donnerstag um 5 Uhr 30 Minuten Früh (mit Berührung der Stationen Pancsova-Vorcontumaz, Semendria, Kubin, Dobrovitza, Báziás, Gradište, Moldova, Colubać, Drenkova, Dobra-Kljuc und Milanovatz) statt.

Erste Fahrt 3. October. Desgleichen ab Orsova nach Belgrad jeden Mittwoch und Samstag um 5 Uhr Früh. Ab Belgrad nach Dobrovitza werden im gemischten Dienste jeden Sonntag, Dienstag und Freitag von Belgrad nach Gradište-Golubać jeden Mittwoch und Samstag die Personenfahrten fortgesetzt. Die gleiche Anzahl Schiffsverbindungen besteht in umgekehrter Richtung.

Ausserdem werden tägliche Localfahrten im Budapester Rayon, zwischen Belgrad—Semlin—Pancsova und Silistria—Calarasch unterhalten.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Teresa" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 1922 T. Gehalt ist am 20. Juli mit 11 Passagieren und 954 Gewichtstonnen factischer Ladung nebst 2100 Stück verschiedener Hölzer von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 145 Colli Zucker, 33 Colli Alkohol, 7 Colli Kaffee, 25 Colli Esswaaren, 3 Colli Manufacturwaaren, 800 Stück verschiedene Hölzer; nach Batavia 3 Colli Holzwaaren, 45 Colli Erdwachs, 5 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 14 Colli Papier; nach Samarang 60 Colli Erdwachs, 33 Colli Seife, 5 Colli Metallwaaren, 15 Colli Bier, 100 Colli Mehl; nach Soerabaya 38 Colli Seife; nach Bagdad 15 Colli Papier, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 114 Colli Zucker, 5 Colli Porzellanwaaren; nach Bassorah 5 Colli Porzellanwaaren; nach Suez 5 Colli Alkohol; nach Suakim 227 Colli Zucker; nach Aden 7 Colli Glasperlen, 25 Colli Mehl, 56 Colli Papier, 1300 Stück verschiedene Hölzer; nach Zanzibar 9 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Fez, 58 Colli Mehl, 21 Colli Glasperlen; nach Mombassa 50 Colli Mehl; nach Hodeidah 6 Colli Metallwaaren, 12 Colli Manufacturwaaren; nach Massaua 4 Colli Glasperlen, 20 Colli Liqueure, 50 Colli Bier, 7 Colli Esswaaren; nach Delagoa-Bai 15 Colli Conserven; nach Bombay 25 Colli Spielkarten, 14 Colli Knöpfe, 8 Colli Elfenbein, 67 Colli Glasperlen, 9 Colli Fez, 191 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Spiritus, 25 Colli Quecksilber, 230 Colli Glaswaaren, 47 Colli Kurzwaaren, 27 Colli Holzwaaren, 136 Colli Metallwaaren, 211 Colli Farben, 11 Colli Musikinstrumente, 518 Colli Papier; nach Bassorah 8 Colli Metallwaaren, 25 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Möbel; nach Bagdad 3 Colli Metallwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 11 Colli Manufacturwaaren; nach Kurrachee 11 Colli Metallwaaren, 44 Colli Baumwollwaaren, 26 Colli Papier, 10 Colli Glaswaaren; nach Bushire 10 Colli Glaswaaren; nach Colombo 26 Colli Mehl, 11 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Garne, 25 Colli Zucker, 12 Colli Papier, 5 Colli Esswaaren, 30 Colli Schwefel, 16 Colli Wein; nach Rangoon 119 Colli Metallwaaren, 7 Colli Glaswaaren, 18 Colli Manufacturwaaren, 58 Colli Papier; nach Melbourne 30 Colli Insectenpulver; nach Madras 67 Colli Papier, 22 Colli Metallwaaren, 10 Colli Glasperlen, 100 Colli Schwefel; nach Calcutta 84 Colli Garne, 26 Colli Spielkarten, 227 Colli Metallwaaren, 8 Colli Knöpfe, 4 Colli Seife, 10 Colli Bier, 564 Colli Metallwaaren, 37 Colli Glaswaaren, 28 Colli Glasperlen, 14 Colli Kurzwaaren, 17 Colli Holzwaaren, 212 Colli Papier, 12 Colli Mehl, 30 Colli Wein, 20 Colli Esswaaren, 5 Colli Papier, 29 Colli Stöpsel; nach Penang 32 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Fez, 6 Colli Schuhwaaren, 14 Colli Metallwaaren, 25 Colli Garne, 100 Colli Schwefel; nach Singapore 2 Colli Kurzwaaren, 120 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Glaswaaren, 20 Colli Garne, 285 Colli Papier, 155 Colli Bier, 75 Colli Esswaaren, 21 Colli Eisenwaaren, 11 Colli Möbel, 35 Colli Wein, 10 Colli Schrot; nach Padang 4 Colli Baumwollwaaren; nach Delhi 28 Colli Bier; nach Bangkok 10 Colli Garne, 8 Colli Papier; nach Soerabaya 147 Colli Erdwachs, 31 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Knöpfe, 16 Colli Garne, 225 Colli Mehl, 10 Colli Papier; nach Hongkong 11 Colli Metallwaaren, 30 Colli Papier, 879 Colli Zündhölzchen; nach Manila 100 Colli Bier, 37 Colli Papier; nach Shanghai 5 Colli Manufacturwaaren, 100 Colli Zündhölzchen, 20 Colli Seife, 16 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Papier; nach Kobe 12 Colli Manufacturwaaren, 160 Colli Esswaaren, 13 Colli Seife, 8 Colli Schrot. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 733.758 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 6. September bei der Firma

„K. k. priv. Böhmische Westbahn"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft zufolge Beschlusses der a. o. Generalversammlung der Actionäre vom 11. Juni 1895 und Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 28. August 1895, Z. 39.338, in Liquidation befindet, dass die Liquidationsfirma lautet: „K. k. priv. Böhmische Westbahn in Liquidation", dass als Liquidatoren Max Ritter v. Gomperz, Carl Ritter v. Hornbostel, Dr. Hubert Freiherr Klein v. Wisenberg, Leopold v. Lieben, S. Albert Freiherr v. Rothschild, Adolf Ritter v. Schreiner, Dr. Adolf Stein, Franz Ritter v. Stockert, August Stummer Freiherr v. Tavarnok und Carl Weiss Ritter v. Weissenhall fungiren, und dass die Liquidationsfirma in der Art gezeichnet wird, dass unter die von wem immer geschriebenen oder mit Stampiglie vorgedruckten Worte: K. k. priv. Böhmische Westbahn in Liquidation" je zwei Liquidatoren ihre Namen beisetzen. Die entgegenstehenden Eintragungen wurden gelöscht.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 22·04 km lange Strecke Cham—Waldmünchen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 1. August dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 (dänische Eisenbahnen) und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" ist je der IV. Nachtrag erschienen und durch den ersteren der im August 1893 ausgegebene II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 aufgehoben worden.

— (Ausgabe von Drucksachen.) Die Tarifbestimmungen über die Beförderung von Sonderzügen u. s. w. (Sonderabdruck der Seiten 39—54 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement vom 1. Jänner 1893 unter Berücksichtigung der durch den III. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen veröffentlichten Aenderungen) sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch diesen Sonderabdruck wird der im Jänner 1894 ausgegebene Abdruck aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXII. Stückes.) Das am 21. September herausgegebene CLXXII. Stück enthält unter

Nr. 1426: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 20. September 1895, Z. 89.154, womit die Einfuhr von Klauenthieren aller Gattungen aus dem politischen Bezirke Salzburg-Umgebung im Kronlande Salzburg nach Niederösterreich wieder gestattet wird.

— (Inhalt des CLXXIII. Stückes.) Das am 23. September herausgegebene CLXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1427: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 17. September 1895, Z. 12.389, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Krain.

Nr. 1428: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 17. September 1895, Z. 12.307, womit die Einfuhr von Schweinen aus dem politischen Bezirke Rann verboten, hingegen aus dem politischen Bezirke Feldbach in Steiermark nach Krain wieder gestattet wird.

Nr. 1429: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 18. September 1895, Z. 17.607, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Comitaten in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1430: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 20. September 1895, Z. 17.708, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren (Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine) aus dem Bezirke Salzburg-Umgebung im Herzogthume Salzburg nach Schlesien.

Nr. 1431: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 20. September 1895, Z. 12.509, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Italien nach Kärnten.

Nr. 1432: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 20. September 1895, Z. 12.326, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1433: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. September 1895, Z. 15.425, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Tamsweg im Herzogthume Salzburg in die Bukowina.

Nr. 1434: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 20. September 1895, Z. 16.232/II, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Salzburg-Umgebung im Herzogthume Salzburg nach Oberösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Achenseebahn.

Einstellung des Betriebes.

Mit 30. September 1895 wird der Betrieb der Achenseebahn eingestellt.

Salzburg, am 23. September 1895. [712]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit und Erhöhung des Lagergeldes in der Station Meran.

Mit Rücksicht auf grosse Güteranhäufungen in der Station Meran wird mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen (Erlass 18.322 vom 21. September 1895) verfügt, dass bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 6. October 1895 die Lagerfreiheit für Frachtgüter von drei auf zwei Tage herabgesetzt, das Lagergeld jedoch auf 4 kr. ö. W. per Tag und 100 kg erhöht werde.

Wien, am 21. September 1895. [713]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionszulassung von Raffinadzucker in Saaz (B.E.B.)

Vom 1. October 1895 angefangen bis auf Widerruf wird die Reexpedition aus dem öffentlichen Lagerhause des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande auf Grund und nach Massgabe der ab 1. Februar 1889 giltigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungarischen Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, sowie der nachfolgenden weiteren Bestimmungen für Raffinadzucker als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000, bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen gestattet.

1. Die betreffenden Sendungen müssen von den Stationen Čakovic, Neratovic der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn oder von Modřan, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, nach den westlich, bezw. nördlich von Saaz gelegenen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zur Reexpedition gelangen.
2. Die Reexpeditionsfrist beträgt zwölf Monate, vom Tage des Einlangens der Sendung in der Station Saaz (B.E.B.) an gerechnet.
3. Die Anwendung des directen Frachtsatzes von der ursprünglichen Aufgabe- bis zur neuen Bestimmungsstation findet sofort bei der Reexpedition durch Berechnung des vom directen Frachtsatze verbleibenden Restes im Kartirungswege statt.
4. Für diese Frachtberechnung ist jener Tarif massgebend, welcher zur Zeit der Weiterbeförderung von der Station Saaz (B.E.B.) in Kraft steht.
5. Nebengebühren gelangen besonders zur Einhebung.

Prag, am 22. September 1895. [714]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Consortium für Eislieferung bei Bahntransporten.

Beistellung von Specialwagen mit Kühlvorrichtungen und von Eis für Fleischtransporte aus Galizien und der Bukowina nach Wien (Grossmarkthalle).

Zur Beförderung von Fleischwaaren-Sendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien (Grossmarkthalle) werden nach Thunlichkeit und soweit nicht etwa die P. T. Versender fallweise durch Vermerk im Frachtbriefe oder ein- für allemal durch anderweitige schriftliche Erklärung es sich verbitten, Specialwagen mit Aufhänge- und Kühlvorrichtungen verwendet. Ein Anspruch auf Beistellung solcher Wagen steht jedoch den Parteien nicht zu.

Während der wärmeren Jahreszeit (je nach den Witterungsverhältnissen von März oder April bis einschliesslich October oder Mitte November) verkehren diese Wagen mit einer Beiladung von Eis. Die Beistellung des Eises besorgt, unter Ausschluss jeder Mitwirkung und Gewährleistung der Eisenbahn-Verwaltung, das Wiener „Consortium für Eislieferung bei Bahntransporten".

Für die Beförderung von Fleischwaaren-Sendungen in diesen Wagen zur Zeit des Verkehres derselben mit Eisbeiladung ist neben den tarifmässigen Bahngebühren, als Entschädigung für die Eisbeistellung zu Gunsten des genannten Consortiums, pro je angefangene 10 Kilogramm jeder Sendung zu entrichten:

a) für Sendungen ab Stationen östlich von Krakau . . . . 8 kr.
b) für Sendungen ab Krakau und Stationen westlich von Krakau, dann für die via Saybusch-Zabłocie auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergehenden Sendungen . . . . 5 kr.

Diese Entschädigung wird mit Genehmigung des hohen k. k. Handelsministeriums, Z. 55.291, ddto. 3. December 1891, und Z. 64.058, ddto. 20. December 1892, gleich einer tarifmässigen Nebengebühr der Abgabsbahn, Seitens der Güterexpedition in Wien angerechnet.

Ueber besondere vorherige Anforderung werden Wagen der vorbezeichneten Art für den Verkehr nach Wien (Grossmarkthalle) nach Thunlichkeit auch zur ausschliesslichen Beladung mit Sendungen nur eines Absenders beigestellt, woferne mit einem Frachtbriefe mindestens 5000 kg aufgegeben werden oder pro Frachtbrief für mindestens 5000 kg Fracht bezahlt wird. Derlei über besondere Anforderung einem einzelnen Absender beigestellte Wagen dürfen nur mit Sendungen ab einer Station beladen werden, also irgend welche Zuladungen unterwegs nicht aufnehmen. Bezüglich solcher nicht dem Sammelladungsverkehre dienenden Wagen können die P. T. Absender sich vorbehalten, die Versorgung der Kühlvorrichtungen mit Eis selbst zu bewirken.

Wien, am 24. September 1895. [715]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. October 1895 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke unter einander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.	
Bodenbach—Prag	406	
Prag—Bodenbach	403	
Bodenbach—Aussig	404	
Střebichovic-Vinařic—Kralup	2412, 2414	
Kralup—Střebichovic-Vinařic	2411, 2413	
Prag—Kralup	407, 409	
Kralup—Prag	424	
Prag—Pardubitz	302	
Pardubitz—Prag	301	
Pardubitz—Chotzen	308	
Chotzen—Pardubitz	307	
Chotzen—Halbstadt	921	
Halbstadt—Chotzen	922	
Böhmisch-Trübau—Brünn	222, 224	
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223	
Brünn—Grussbach-Schönau	128	
Grussbach-Schönau—Brünn	127	
Grussbach-Schönau—Wien	104	
Wien—Grussbach-Schönau	103	
Mistelbach—Wien	108, 110, 112, 122	*)
Wien—Mistelbach	107, 109, 111, 121	*)
Wien—Stadlau	125	*)
Stadlau—Wien	126	*)
Stadlau—Wien	124	**)
Wien—Marchegg	103	
Marchegg—Wien	104	
Wien—Bruck a/L.-Oest.-ung. St.E.G.	103	
Bruck a/L.-Oest.-ung. St.E.G.—Wien	108	
Hohenstadt—Olmütz	808	
Brünn—Segen Gottes	632	
Segen Gottes—Brünn	631	

*) Nur bis inclusive 14. October.
**) Vom 15. October an nur an Wochentagen.

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ungar.-Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter" des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter" berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplanplacaten zu ersehen.

Wien, im September 1895. [716]

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. (Theil II, Heft 2.)

Aufhebung der Frachtsätze für die Station Bingerbrück.

Ab 1. November 1895 werden sämmtliche für die Station Bingerbrück vorgesehenen Frachtsätze ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 21. September 1895. [717]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausscheidung der Stationen Buchs und Sanct Margrethen aus dem Verbandsverkehre.

Unter Bezugnahme auf die in Nr. 87 vom 27. Juli 1895 auf Seite 1357 enthaltene Kundmachung wird zur Kenntniss gebracht, dass die im Tarifhefte 3 vom 1. November 1893 vorgesehenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Buchs und St. Margrethen (k. k. Oe. St. B.) einerseits und der Station Leipzig (Berl. Bhf.) andererseits noch bis zum 31. October 1895 Giltigkeit behalten.

Wien, am 22. September 1895. [718]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Haltestelle Fröllersdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 1. October 1895 wird die in der Strecke Neusiedl-Dürnholz—Grussbach-Schönau gelegene Haltestelle Fröllersdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung über die Eröffnung dieser Haltestelle, sowie aus den für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifen zu ersehen.

In dieser Haltestelle werden die in der Strecke Neusiedl-Dürnholz—Grussbach-Schönau verkehrenden gemischten Züge Nr. 703, 708, 709 und 730 täglich je 1 Minute anhalten, und sind die Abfahrtszeiten dieser Züge von der Haltestelle Fröllersdorf aus dem affichirten, ab 1. October 1895 giltigen Fahrplanplacate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zu entnehmen.

Wien, am 24. September 1895. [719]

Sonstige Nachrichten.

Stempelpflichtigkeit der zweiten Ausfertigung des Notificationsschreibens, betreffend die Namhaftmachung eines Bezugsberechtigten durch den Adressaten einer Sendung. Zur Vereinfachung der bestehenden Vorschriften, betreffend das Dispositionsrecht des Adressaten bei dem Bezuge des Gutes, haben die Eisenbahn-Verwaltungen eine neue Drucksorte (Notificationsschreiben) aufgelegt, in welcher die zu den Zusatzbestimmungen IV zu § 62, sowie II, III, IV und V zu § 68 des Betriebsreglements derzeit bestehenden Drucksorten in eine einzige vereinigt erscheinen.

Im Falle der Nominirung eines Bezugsberechtigten durch den Adressaten muss das in Rede stehende Notificationsschreiben in zwei Exemplaren ausgefertigt werden, von denen eines für den Stationsvorstand, das zweite zur Legitimation des Bezugsberechtigten bestimmt ist.

Auf die Anfrage einer Bahnverwaltung, ob diese zweite Ausfertigung im Sinne des Gesetzes vom 9. Februar 1850, R.-G.-Bl. Nr. 50, stempelpflichtig sei, hat das k. k. Finanzministerium die Entscheidung getroffen, dass die fragliche Ausfertigung, welche sich als die in der Zusatzbestimmung II, bezw. IV zum § 68 des Eisenbahn-Betriebsreglement vorgesehene Vollmacht des Adressaten für den Bezugsberechtigten darstellt, gemäss dem Schlagworte „Legitimation" lit. b), bezw. T.-P. 111 des Geb.-Ges. der Stempelgebühr von 50 kr. per Bogen unterliegt. Von dieser Entscheidung wurde die Eisenbahn-Directoren-Conferenz mit Erlass des k. k. Handelsministerium vom 14. September 1895, Z. 53.112, in Kenntniss gesetzt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1396	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Dolomitsteine Bruchsteine	Toblach Station der Südbahn-Gesellschaft (oder umgekehrt)	Waagen im Allgäu Station der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen	Bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens (unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht)	Vom 1. October 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1896	Theil II, Tarifheft 1 vom 1. Jänner 1895 für den Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahn-Verband		1·19 Mark 0·01*) „ 1·05 Mark 0·01*) „		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenzen, welche von den darüber bezifferten Frachtsätzen bis auf Weiteres im einfachen Betrage abgezogen werden
1397	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	allen österreichischen Eisenbahn-Stationen, wenn die betreffende Station auf dem kürzesten Bahnwege von der Reichsgrenze entfernt ist: a) 81—150 km b) über 150 km	allen ausländischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit	1. Die Sendungen müssen ganz oder theilweise über die in den Abschnitten A—F, dann G 4, 6, 12, 13, 16, 17 und 30 des Localgütertarifes Theil II, Heft 1, bezw. im Abschnitt A des Localgütertarifes Theil II, Heft 2 (Neuauflage vom 1. Jänner 1895) genannten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen transportirt werden. 2. Die Aufgabe der Sendungen muss auf Grund direct bis zur ausländischen Empfangsstation, bezw. bis Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit lautender Frachtbriefe erfolgen. 3. Einhaltung der in den einschlägigen Tarifen enthaltenen Bestimmungen.	Vom 1. October 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1896	Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen (Neuauflage vom 1. Jänner 1895), bezw. die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden directen Tarife	Verschieden	Verschieden	ad a) 15 kr. ö. W. ad b) 25 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die einreichende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens 3 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen vorzulegen sind	
1398	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinzeugwaaren der Pos. S—66 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Třemošna	Vyšehrad, Prag K.F.J.B. und Prag-Hrabovka trs. Smichov	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	53 kr. 52 kr.	48 kr.	5 kr. 4 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1399	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Vegetabilische Oele	Genf transit	Innsbruck (k. k. österr. St.B.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nachweisbar von Marseille herstammen	Vom 1. October 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896			25·50 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		
1400	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	1. Zuckerrüben	a) Holics loco **und** transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza) b) Holics trans. (für Sendungen von Egbell, Kutti, Morva-Szt. János, Nagy-Levárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	Göding loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 14000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen: Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen Holics und Göding durch Parteiorgane	Bis 31. August 1896	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	kr. a) 11 b) 11	kr. 4 5	kr. 7 6	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Zückerrüben auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, und bei den Sendungen von Rübenschnitzen und Saturationsschlamm auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Werden zur Beförderung der **neben** bezeichneten Sendungen Wagen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen mit einem Ladegewichte von 15000 kg verwendet, so erfolgt die Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 11200 kg pro Wagen
			2. Rübenschnitze	G ö d i n g l o c o	Holics loco und trans. (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Morva-Szt. János, Nagy-Levárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)				11	4	7			
			Saturationsschlamm		a) Holics loco b) Holics trans. (für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Morva-Szt. János, Nagy-Levárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)				a) 11 b) 11	4 5	7 6			

Die ermässigten Frachtsätze von Holics l o c o und Göding l o c o haben nur Geltung für Sendungen, welche zu den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes, bezw. Schleppbahn zur Auflieferung zugeführt werden, wogegen die ermässigten Frachtsätze nach Göding l o c o und Holics l o c o nur auf Sendungen Anwendung finden, welche von den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes, bezw. Schleppbahn abgeführt werden.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
1401	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten etc. laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 32	Karolinengrube O.S.E. / Karolinengrube R.O.U.E. (bezw. vice versa)	Marchegg K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld K.F.N.B., Wien K.F.N.B und Wien-Donauuferbahnhof K.F.N.B. (bezw. vice versa)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Vom 1. October 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband-gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890		Pfennig 129*) 128*)		Im Kartirungswege		*) Von den Frachtsätzen ist bis auf Weiteres eine Coursdifferenz von je 2 Pfennig pro 100 kg in einfachem Betrage in Abzug zu bringen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1402	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5	Politz St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 74*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 6 Pfennige pro 100 kg und bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					69*)				
					Dresden-Elbkai					99				
1403	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Grubenholz bis 6·3 Meter Länge	Rattimau	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	16·0	8·45	7·55	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Beförderung, Unternehmung etc., bei welcher die Stellen in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienststelle verbundene Bezüge an: Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld fl.	kr.	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist eine Probepraxis und von welcher Dauer	die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen, etc., wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
2 Diurnisten	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	—	90	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung entsprechend dem Lehrziele der Unterabtheilung einer Mittelschule oder einer äquiparirenden Militärschule; eventuell durch Ablegung einer Aufnahmeprüfung	Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	—	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Vier Wochen vom 1. October 1895 an
1 Diurnist		—	—	—	1	—					
3 Telegraphen-Gehilfen provisorisch		—	—	—	1	—			Aus der Instruction für den Telegraphendienst nach Ablauf eines Monates nach dem Dienstantritte		
3 Stations-Aufseher-Aspiranten		—	—	—	1	—	Richtiges Farbenunterscheidungsvermögen		Aus den einschlägigen Dienstinstructionen innerhalb 6 Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
1 Magazinsdienst-Aspirant		—	—	—	1	—	Deutsche und böhmische Sprache, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
10 Zugsdienst-Aspiranten		—		Fahrgelder	—	85					
2 Stationsdiener provisorisch		—	—	—	1	—					
3 Bahnaufseher-Aspiranten		—	—	—	1	—	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Vorbildung im Bauwesen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
6 Aushilfs-Bahnwächter		—	—	Dienstkleider	—	85	Deutsche oder böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	mindestens 9 Monate			
6 Aushilfs-Weichenwächter		—	—	Dienstkleider	—	85		Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 114. **Wien, 28. September 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Borysław nach Schodnica.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur und Realitätenbesitzer Hugo Rzeppa in Lobnitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Borysław der Staatsbahnlinie Drohobycz—Borysław nach Schodnica im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. September 1895. Z. 50.639.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 24. September 1895, Z. 55.428, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers hat das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest unterm 10. September 1895 das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende und am 23. v. Mts. eröffnete Localbahn

Pozsony-Dunaszerdahely

in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Diese Mittheilung ist gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens vom Centralamte entgegengenommen worden. In die Liste ist die neue Bahn unter

Oesterreich-Ungarn. II. Ungarn.

1. Ungarische Staatsbahnen.

h^2 Localbahn Pozsony-Dunaszerdahely

aufgenommen.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des Uebereinkommens den übrigen Vertragsstaaten Kenntniss gegeben. Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst ist von der Eröffnung ihres Betriebes an zu rechnen, nachdem dieser von den dem internationalen Uebereinkommen bereits unterstehenden ungarischen Staatsbahnen besorgt wird.

Wien, am 24. September 1895.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Chrudim-Holitz. (Anordnung der Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 17. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Johann Figar, Advocat in Chrudim, vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von Chrudim nach Holitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 53.636.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates August.) Zu den mit Ende des Monates Juli in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 386·731 km sind im Monat August durch den Baubeginn der Staatsbahnlinie Niklasdorf—Zuckmantel 9·2 km, ferner durch den Baubeginn des zweiten Geleises in der Strecke Lemberg—Podzamce—Połonice der Staatsbahnlinie Lemberg—Złóczow 22·1 km, in der Strecke Połonice—Krasne derselben Linie 20·8 km, weiters durch den Baubeginn des Loses 6 b in km 7·819—8·500 der Gürtellinie 0·680 km und des Loses 7 in km 8·793—9·779 derselben Linie der Wiener Stadtbahn 0·290 km, und schliesslich durch den Baubeginn der elektrischen Kleinbahn Teplitz-Eichwald 8·3 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts mit 8·715 km. Es verblieben sonach mit Ende des Monates August 439·386 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 171·168 km auf Staatsbahnen, 24·290 km auf private Hauptbahnen und 243·928 km auf Localbahnen entfallen. Der Bauvollendung waren im Monat August entgegengereift die Localbahnen Branowitz-Pohrlitz und Rohrbach-Seelowitz (seither eröffnet), ferner die Localbahn Kojetein-Tobitschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Localbahn Postelberg-Laun und das zweite Geleise in der Strecke Chodau—Neusattl der Buschtěhrader Bahn. Die Zahl der im Monat August beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 18.664, gegen 30.824 im Vormonate, das sind 42 Arbeiter im Durchschnitte per Kilometer. (Vergl. Verordgs.-Blatt Nr. 100 vom 27. August.)

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Unterdrauburg—Wolfsberg: Herstellung eines Uferschutzbaues am Lavantflusse: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Schutzbaues am rechten Ufer des Lavantflusses in km 13·8/9 für den 28. September anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Ministerial-Vicesecretär Franz Mayrhofer v. Grünbühel betraut. [G.-I.-Z. 18.197.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Localbahnlinie Přelouč—Prachowitz: Rollbahnanlage in Neu-Prachowitz.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 4. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Herstellung einer schmalspurigen Rollbahnanlage vom Steinbruche der Ersten Kalkofen-Gesellschaft in Prachowitz zur Ladestelle Neu-Prachowitz, der Bauconsens ertheilt. [7. September, Z. 47.472.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Aenderung in der Wächterposten-Eintheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 4. Juli durchgefürten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Reducirung der in der Strecke Königinhof—Weiss-Třemeschna bestehenden vier Wächterposten Nr. 63, 64, 66 und 67 auf drei Posten, sowie die damit im Zusammenhange stehende theilweise Umgestaltung der Wegschranken und Aenderung in der Bedienung derselben, der Bauconsens ertheilt. [12. September, Z. 50.408.]

— (Linie Pardubitz—Liebau: Wagenkästenaufstellung in Černožitz.) In der Station Černožitz wird behufs Unterbringung von Material- und Inventarsgegenständen ein Wagenkasten aufgestellt. [9. September, Z. 50.175.]

Projectirte Localbahn Wekelsdorf-Parschnitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Bauunternehmung Ritschl & Comp. in Wien vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Wekelsdorf der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Gemeinschaftsstation Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn die Trassenrevision und Stationscommission auf den 8. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 52.916.]

Kremsthalbahn. (Kohlenhütte in Wartberg.) Das von der Kremsthalbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend Errichtung einer Kohlenhütte in der Station Wartberg Seitens des Stationsvorstandes Josef Lanz, wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 53.110.]

Elektrische Localbahn Teplitz-Eichwald. (Variante in km 3·0/6.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 20. August durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes einer Variante für die Strecke km 3·0/6 der elektrischen Localbahn von Teplitz nach Eichwald wurde der Bauconsens Seitens der k. k. Statthalterei in Prag ertheilt. [H.-M.-Z. 55.702.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Station Lititz a. d. Adler.) Am 1. October wird die in der Strecke Königgrätz—Geiersberg zwischen den Stationen Pottenstein und Senftenberg neu errichtete Station Lititz a. d. Adler für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, dann Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet. Für den Viehverkehr ist diese Station nicht eingerichtet. [H.-M.-Z. 56.349.]

— (Eröffnung der Haltestelle Hetzmannsdorf-Wullersdorf als Station für den Gesammtverkehr.) Die zwischen den Stationen Ober-Hollabrunn und Guntersdorf gelegene Haltestelle Hetzmannsdorf-Wullersdorf, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, ist nunmehr zu einer Station erweitert worden, und wird diese mit 1. October für den Gesammtverkehr eröffnet. [H.-M.-Z. 56.350.]

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 8. bis 15. März fanden im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeilichen Prüfungen rücksichtlich zweier Güterzugslocomotiven mit Schlepptender und rücksichtlich dreier Eilzugslocomotiven mit Schlepptender statt. Die Güterzugslocomotiven gehören der Serie IV/c an und wurden nach den mit Handelsministerialerlass vom 4. April 1888, Z. 10.938, genehmigten Typenplänen in der Wiener-Neustädter Locomotivfabrik und die Eilzugsmaschinen nach den mit Handelsministerialerlass vom 17. September 1887, Z. 46.793, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik in Floridsdorf erbaut. Die Kessel sämmtlicher Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Spurweite sämmtlicher Locomotiven ist die normale. Die Probefahrten mit den Güterzugslocomotiven wurden auf der 15·2 km langen Strecke Wien—Mödling unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 60 km und mittlere Geschwindigkeiten von 33, bezw. 40 km erreicht. Die Probefahrten der Eilzugslocomotiven fanden auf der Strecke Wiener-Neustadt—Neunkirchen statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 90 bis 102 km und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 68 bis 78 km erreicht Mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen wurden die vorbeschriebenen fünf Maschinen für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft als geeignet befunden. [Z. 46.033.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Ministerielle Genehmigung des zwischen der hauptstädtischen Commune und der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages, die Umgestaltung des Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb betreffend.) Der vom kgl. ungar. Handelsminister bereits im Principe genehmigte Vertrag, welcher zwischen der Budapester Commune und der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft bezüglich der Umgestaltung ihres Netzes auf elektrischen Betrieb abgeschlossen wurde, ist am 18. September, mit der Ratificationsclausel des Ministers des Innern versehen, an den Magistrat der Hauptstadt zurückgelangt.

Localbahn Ujvidék (Neusatz)-Zombor-Baja. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 10. September und den bis 14. darauffolgenden Tagen fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Képessy des königl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden,

sowie der Direction der den Betrieb führenden kgl. Ungarischen Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Ujvidék-Zombor-Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 und 92 ex 1894) statt. Die genannte Linie, welche 145 km lang und mit 22 Stationen, bezw. Haltestellen ausgestattet ist, ist die derzeit längste Localbahn im Bereiche Ungarns und umsäumt einen Theil des Südens und längs der Donau die ganze westliche Grenze des Bács-Bodrogher Comitates (Bácska), welches ein Theil der sogenannten „Kornkammer" Ungarns ist. Der Bau dieser Linie, deren Kosten 28.000 fl. per Kilometer betragen, wurde innerhalb zehn Monaten von der Bauunternehmungsfirma Gfrerer & Grossmann ausgeführt. Nachdem die Ausführung sämmtlicher Arbeiten als vollkommen entsprechend befunden wurde, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes, welcher von der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen am 14. September aufgenommen wurde. — Die Linie Ujvidék—Zombor—Baja verbindet von der Station Ujvidék aus die Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in der Station Zombor mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány und weiterhin in Baja mit der projectirten Localbahn Baja-Donaubrücke—Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68, Vorconcession Post 3), durch deren Vermittlung sie Anschluss an die Transversallinie Báttaszék—Dombovár—Somogy-Szobb—Zákány—Mura-Keresztur—Csaktornya—Pragerhof und hiedurch an sämmtliche Linien des donaurechtsuferseitigen ungarischen Betriebsnetzes erhält. Vom zukünftigen Umschlagspunkte Baja der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aus erhält sie ferner Anschluss gegen Norden, bezw. nach Budapest durch die projectirte Linie Baja — Kalocsa — Duna-Pataj — Kun-Szent Miklós—Tass (vergl.Vrdgs.-Bl. Nr. 38), wodurch von Duna-Pataj aus bis Ujvidék ein längs dem linken Donauufer nahezu mit diesem paralleler Schienenstrang geschaffen und hiedurch ein Palliativ gegen die alljährigen Verkehrsstockungen der Schiffahrt während der Wintermonate geschaffen wird.

Bau einer stabilen eisernen Brücke über die Donau für Eisenbahn- und allgemeinen Verkehr zwischen Baja und Battaszék. (Ausführungsbeschluss.) Die kgl. ungar. Regierung hat, wie aus Budapest berichtet wird, im Principe den Bau einer stabilen Donaubrücke zwischen Baja und Báttaszek (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1894) beschlossen, und sind diesbezüglich auch bereits die erforderlichen technischen Elaborate soweit fertiggestellt, dass der Bau selbst sofort in Angriff genommen werden kann. Die verkehrspolitische Bedeutung dieser Brücke — unterhalb Budapest der bisher einzigen für Eisenbahn- und allgemeinen Verkehr dienenden, da die Brücke zwischen Ujvidék (Neusatz) und Peterwardein ausschliesslich nur für den Eisenbahnverkehr verwendet wird — ist nunmehr durch den Ausbau der Linie Ujvidék—Zombor—Baja wesentlich gehoben. Ausser dieser Linie endet am linksseitigen Donauufer in Baja noch die Linie Szabadka (Maria Theresiopel)—Baja, Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Szabadka—Zimony—Belgrad, und am rechtsseitigen Donauufer die Linie Zákány—Dombovár—Báttaszék, deren Verbindung mit der Station Baja nach Fertigstellung der Brücke durch die projectirte Linie Báttaszék—Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68, Vorconcession Post 3) erfolgen wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Juli die Kleinbahn Zillerthal-Krummhübel (Riesengebirgsbahn) mit den Stationen Arnsdorf und Krummhübel für den Personen- und Güterverkehr; am 6. Juli die 12·6 km lange Strecke Schmuggerow—Gellendin der Mecklenburg-Pommer'schen Schmalspurbahn mit den Stationen Schmuggerow (Anschlussstation), Charlottenhof (5·6 km), Dargibell (8·8 km), Kagendorf (10·3 km) und Gellendin (12·6 km) für den gesammten Personen-, Vieh- und Güterverkehr; am 17. Juli die 4·59 km lange Strecke Herbsleben—Tennstedt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt mit der Station Tennstedt für den Gesammtverkehr; diese Strecke, welche eine Fortsetzung der Bahnlinie Ballstädt—Herbsleben bildet, ist dem Bezirke der Betriebsinspection Gotha II, der Verkehrsinspection Erfurt I und der Maschineninspection Erfurt zugetheilt; am 20. Juli die 26·70 km lange Theilstrecke Goscieradz—Suchary und die 10·50 km lange Theilstrecke Trzementowo—Rohrbeck der Bromberger Kreisbahnen für den Personen-, Gepäcks-, Güter-, Vieh- und Leichenverkehr; an ersterer Strecke liegen die Stationen Goscieradz, Böthkenwalde, Witoldowo I, Witoldowo II, Hohenfelde, Trzementowo, Kasprowo, Goncerzewo, Teresin, Michalin, Gumnowitz und Suchary, an letzterer Strecke die Stationen Trzementowo, Slupowo, Moritzfelde, Bachwitz und Rohrbeck; den Betrieb leitet die Ostdeutsche Kleinbahn-Actiengesellschaft in Bromberg; am 21. Juli die 36·14 km lange Strecke Roman—Kolberg (Fortsetzung der Linie Regenwalde—Roman) der Kolberger Kleinbahnen für den Personen-, Gepäcks-, Vieh- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen von Regenwalde: Drosedow (31·50 km), Trienke (35·41 km), Plauenthin (38·96 km), Gross-Yestin (43·06 km), Semmerow (46·71 km), Gurrin (50·48 km), Kanzenberg (55·66 km), Sellnow (57·69 km), Kolberg Kleinbahnhof (61·26 km) und Kolberg Staatsbahnhof (62·55 km); die Beförderung von Expressgut und Fahrzeugen ist ausgeschlossen; Leichen werden ausser in Regenwalde nur in Gross-Yestin und Kolberg angenommen und ausgeliefert; in Kolberg Kleinbahnhof und Regenwalde werden Leichen auch im Uebergangsverkehre übernommen; lebende Thiere werden auf allen Stationen angenommen und ausgeliefert; die Umladung der in Kolberg nach und von der Anschlussbahn übergehenden Güter wird ebenso wie in Regenwalde von den Kolberger Kleinbahnen besorgt, desgleichen die Ueberführung zwischen dem Staatsbahnhofe und dem Kleinbahnhofe Kolberg; die Leitung des Betriebes ist der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. in Stettin übertragen; ferner die Theilstrecke Putbus—Binz der Rügen'schen Kleinbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Abfertigung von Personen, Hunden und Reisegepäck findet durch den Zugsführer statt, welcher auch den Verkauf der Fahrkarten in den Zügen besorgt; die Betriebsleitung ist der Firma Lenz & Cie. in Stettin übertragen.

b) In Hessen: Am 1. Juli die 3·92 km lange Nebenbahn Flonheim—Wendelsheim der Hessischen Ludwigsbahn mit der Zwischenstation Uffhofen (von Flonheim 2·07 km entfernt) für den Personen- und Güterverkehr; die Nebenbahn Flonheim-Wendelsheim bildet eine Fortsetzung der Nebenbahn Armsheim-Flonheim; ferner die 16·29 km lange Nebenbahnstrecke Weinsheim—Fürth i/O. und am 8. Juli die 4·41 km lange Nebenbahnstrecke Bickenbach—Seeheim für den öffentlichen Verkehr; beide Strecken sind vom hessischen Staate erbaut und der Main-Neckar-Bahn unterstellt; an der Strecke Weinheim—Fürth i/O. liegen folgende Stationen: Weinheim (Anschlussstation), Weinheim Thal (1·80 km), Birkenau (4·12 km), Reisen (6·32 km), Mörlenbach (8·85 km), Zotzenbach (11·06 km), Rimbach (13·19 km), Lörzenbach-Fahrenbach (14·50 km) und Fürth i/O. (16·29 km), und an der Strecke Bickenbach—Seeheim die Stationen Bickenbach (Anschlussstation), Alsbach a/d. B. (1·70 km), Jugenheim (3·20 km) und Seeheim (4·41 km); die Stationen Birkenau, Mörlenbach, Rimbach, Fürth i/O., Jugenheim und Seeheim dienen dem gesammten Personen-, Gepäcks-, Expressgut- und Güterverkehr; nach und von diesen Stationen können auch Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge abgefertigt werden, nach und von Jugenheim jedoch nur solche Fahrzeuge, welche auf eigenen Rädern laufen, nach und von Seeheim nur solche Stücke Kleinvieh, welche in Gepäckswagen befördert werden; bei den Haltepunkten Weinheim Thal, Zotzenbach, Lörzenbach-Fahrenbach und Alsbach findet Fahrkartenausgabe im Zuge statt; Thiersendungen können von diesen Stationen nicht abgefertigt werden, und die Beförderung nach denselben beschränkt sich auf etwaige im Gepäckswagen zu befördernde Stücke Kleinvieh, welchen ein Begleiter beigegeben ist; die Station Reisen ist für den Personen-, Gepäcks-, Expressgut- und beschränkten Wagenladungsverkehr eingerichtet, die Abfertigung von Thieren bleibt auf einzelne im Gepäckswagen zu befördernde Stücke Kleinvieh beschränkt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Juli.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Juli folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) Am 1. Juli die Haltestelle Warnitz zwischen den Stationen Seehausen U./M. und Wilmersdorf U./M. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin für die Abfertigung von Stückgütern; die Haltestelle Steffenswalde zwischen den Stationen Kraglau und Geierswalde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den Güterverkehr in Wagenladungen; der städtische Schlacht- und Viehhof in Köln-Nippes; in den Frachtbriefen und Beförderungsscheinen zu den dahin bestimmten Sendungen hat die Bestimmungsstation „Köln-Nippes Viehhof" zu lauten; der

Haltepunkt Brungershausen zwischen den Haltestellen Caldern und Buchenau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung nach oder von diesem Haltepunkte findet nicht statt; die Haltestelle Dauer zwischen den Stationen Nechlin und Prenzlau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Stettin auch für die Abfertigung von Frachtgütern in Wagenladungen; die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; die Haltestelle Jasnitz zwischen den Stationen Hagenow und Ludwigslust im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Güterverkehr in Wagenladungen; ferner die Station Landsberger Allee zwischen den Stationen Weissensee und Central-Viehhof der Berliner Ringbahn für den Personenverkehr; am 8. Juli der neue, an der Moltkestrasse gelegene Güterbahnhof Aachen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln für den Güter-, Vieh- u. s. w. Verkehr in demselben Umfange wie der bisherige, am 6. Juli geschlossene Güterbahnhof Aachen; am 15. Juli der Haltepunkt Bornitz zwischen den Stationen Reuden und Zeitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr; die Station Pawlowitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen für die Abfertigung von Fahrzeugen; ferner der Haltepunkt Schertingswalde zwischen den Stationen Mohrungen und Gr.-Hermenau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Königsberg für den Personenverkehr; am 20. Juli die Haltestelle Poremba an der Bahnstrecke Gleiwitz—Sosnitza—Morgenroth im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Kattowitz, welche bisher nur für den Stückgutverkehr eingerichtet war, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; am 22. Juli der Haltepunkt Sandebeck zwischen den Stationen Himmighausen und Leopoldsthal im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personenverkehr.

b) In Bayern: Am 9. Juli die Station Oberhausen bei Augsburg der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den unbeschränkten Güterdienst.

c) In Hessen: Am 20. Juli die Haltestelle Zotzenbach zwischen den Stationen Mörlenbach und Rimbach der Main-Neckar-Bahn für den Personenverkehr.

Schiffahrt.

Staatliche Matrikelführung über die auf Seeschiffen vorkommenden Geburten und Todesfälle ungarischer Staatsangehöriger. (Verordnung.) Dar kgl. ungarische Minister des Innern hat im Sinne der neuen Gesetzgebung über die staatliche Matrikelführung bei Geburten und Todesfällen auf Seeschiffen unterm 5. September eine Verordnung folgenden Inhaltes erlassen:

§ 1.

Auf einem See-Handelsschiffe oder auf einem anderen zur Kriegsmarine nicht gehörigen Seeschiffe muss, wenn sich der Ausgangshafen desselben auf dem Wirksamkeitsgebiete des G.-A. XXXIII ex 1894 befindet, über jeden während der Reise vorkommenden Geburts- oder Sterbefall spätestens innerhalb 24 Stunden in zwei Exemplaren ein Protokoll aufgenommen werden. Die Protokollsaufnahme ist zu unterlassen, wenn die zur Anzeige des Geburts- oder Sterbefalles verpflichtete Partei in der Lage ist, den auf dem Schiffe vorgekommenen Geburts- oder Sterbefall dem nach § 17, G.-A. XXXIII ex 1894, Absatz 2, zuständigen Matrikelführer innerhalb 24 Stunden anzuzeigen.

§ 2.

Die Protokollsaufnahme besorgt der Schiffscommandant oder in Verhinderung desselben sein Stellvertreter. Der das Protokoll aufnehmende Commandant oder Stellvertreter procedirt in Gegenwart zweier auf dem Schiffe befindlicher glaubwürdiger Zeugen und lässt das Protokoll auch von diesen unterfertigen, bezw. mit ihrem Handzeichen versehen.

§ 3.

In dem Protokoll sind alle jene Daten aufzuzählen, welche für die Immatrikulirung des Geburts-, bezw. Sterbefalles durch G.-A. XXXIII ex 1894, § 22, 38 und 71, vorgeschrieben sind. Im Interesse der Gleichmässigkeit ist das Protokoll nach dem beigelegten Formulare 1 und 2 aufzunehmen. Die Copie des aufgenommenen Protokolles ist in das Schiffs-Tagebuch, wenn der Commandant zur Führung eines solchen verpflichtet ist, wörtlich einzutragen.

§ 4.

Beide Exemplare des Protokolles sind in dem ersten Hafen, den das Schiff wenn auch nur für die kürzeste Zeit anläuft, insofern sich daselbst ein kgl. ungarisches Hafenamt oder ein österr.-ungarisches Consulat befindet, diesem ohne Verzug vorzulegen.

§ 5.

Das kgl. ungarische Hafenamt, bezw. das österr.-ungarische Consulat lässt beide Exemplare des Protokolles der kgl. ungarischen Seebehörde in Fiume zukommen. Diese behält ein Exemplar in ihrem eigenen Archiv zurück, das andere Exemplar aber übersendet sie behufs vorschriftsmässiger Eintragung dem für den Wohnort der Eltern (bei einem illegitimen Kinde der Mutter) des auf dem Meere geborenen Individuums, bezw. dem für den letzten Wohnort des auf dem Meere verstorbenen Individuums zuständigen Matrikelführer. In Ermanglung eines Wohnortes ist die Gemeindezuständigkeit massgebend. Wenn die Gemeindezuständigkeit nicht festgestellt werden könnte, so ist das Protokoll dem Matrikelführer des Budapester I. Matrikelbezirkes zu übersenden. Der Matrikelführer besorgt die Eintragung nach Durchstreichung des auf dem Matrikelblatte vorgedruckten Textes am Rande des Blattes. Das zweite Exemplar des über die Geburt oder das Ableben eines ausländischen Individuums aufgenommenen Protokolles unterbreitet die kgl. ungarische Seebehörde in Fiume dem kgl. ungarischen Ministerium des Innern.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXIV. Stückes.) Das am 24. September herausgegebene CLXXIV. Stück enthält unter

Nr. 1435: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. September 1895, Z. 149.141, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Salzburg-Umgebung im Herzogthume Salzburg nach Böhmen.

Nr. 1436: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 20. September 1895, Z. 27.481, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Salzburg-Umgebung im Herzogthume Salzburg nach Steiermark.

Nr. 1437: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 18. September 1895, Z. 23.789, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Tamsweg im Herzogthume Salzburg nach Dalmatien.

— (Inhalt des CLXXV. Stückes.) Das am 25. September herausgegebene CLXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1438: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 20. September 1895, Z. 12.566, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Salzburg-Umgebung im Herzogthume Salzburg nach Krain.

Nr. 1439: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 20. September 1895, Z. 18.861, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Salzburg-Umgebung im Herzogthume Salzburg in das Küstenland.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 20. September d. J. dem Verkehrsdirector der Oesterr. Staatsbahnen, Regierungsrathe Gustav Gerstel den Titel eines Hofrathes und dem General-Directionsrathe und Stellvertreter des administrativen Directors der Oesterr. Staatsbahnen, Regierungsrathe Dr. Alfred Freiherrn von Buschman den Orden der eisernen Krone dritter Classe, Beiden mit Nachsicht der Taxen, allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Leiter des Handelsministeriums hat den Linienschiffs-Lieutenant in der Reserve Bernhard Jülg zum nautischen Adjuncten der Seebehörde in Triest ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Stempelpflichtigkeit der Einverständniss-Bescheinigungen bei Geltendmachung von Frachterstattungs- und Refactie-Ansprüchen durch andere Personen als die Bezugsberechtigten.

Bei Frachterstattungs- und Refactie-Ansprüchen, welche durch andere Personen als durch die Bezugsberechtigten eingebracht werden, sind im Sinne der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 66 ex 1895, Seite 1048 (H.-M.-Z. 28.482), veröffentlichten Entscheidung des k. k. Finanzministeriums auch Einverständniss-Bescheinigungen in Form von kaufmännischen Benachrichtigungsschreiben gemäss § 9, Alinea 2, des Gesetzes vom 29. Februar 1864, Nr. 20 R.-G.-Bl., der Stempelung unterworfen, und erscheinen nunmehr alle Formen des Nachweises der Berechtigung der Einbringer stempelpflichtig.

I. Vollmachten sind mit einem Stempel von 50 kr. zu versehen. (Tarifpost 111 des Gebührengesetzes vom 9. Februar 1850, Nr. 50 R.-G.-Bl., bezw. 13. December 1862, Nr. 89 R.-G.-Bl.)

II. Cessionen sind nach dem Werthe des Entgelts und Scala II zu stempeln. (Tarifpost 32, 2 f, des Gebührengesetzes.)

III. Einverständniss-Bescheinigungen in Form von kaufmännischen Benachrichtigungsschreiben sind als kaufmännische Anweisungen nach dem angewiesenen Betrage und Scala I zu stempeln. (Tarifpost 11, 2 b, aa, bezw. Tarifpost 113 des Gebührengesetzes und § 4 des Gesetzes vom 8. März 1876.)

Bei mangelnder oder mangelhafter Stempelung oder bei Vermuthung unrichtiger Angabe des Cessionsentgelts (ad II) werden die bezüglichen Bescheinigungen an die competente Finanz-Bezirksdirection zur Amtshandlung weiter geleitet werden.

Jede derartige Eingabe ist im Sinne der Zusatzbestimmungen der verschiedenen Tarife (Theil I) zu § 61, 4, des Betriebsreglements für Oesterreich-Ungarn, zu § 50, 4, des Betriebsreglements des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Art. 12 des internationalen Uebereinkommens nebst den Beweisdocumenten noch mit einer besonderen, von Fall zu Fall beizubringenden Einverständniss-Bescheinigung zu belegen.

Teplitz, im September 1895. [720]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Stempelpflichtigkeit der Einverständniss-Bescheinigungen bei Geltendmachung von Frachterstattungs- und Refactie-Ansprüchen durch andere Personen als die Bezugsberechtigten.

Die P. T. Parteien werden hiemit verständigt, dass die k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Geltendmachung von Frachterstattungs- und Refactie-Ansprüchen durch andere Personen als die Bezugsberechtigten in Bezug auf die Stempelpflichtigkeit der Einverständniss-Bescheinigungen genau im Sinne der Bestimmungen vorgehen wird, welche von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen diesfalls im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 110 vom 19. September 1895, Seite 1657, kundgemacht wurden.

Diese Bestimmungen lauten:

„Bei Frachterstattungs- und Refactie-Ansprüchen, welche durch andere Personen als durch die Bezugsberechtigten eingebracht werden, sind im Sinne der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 66 ex 1895, Seite 1048, H.-M.-Z. 28.482, veröffentlichten Entscheidung des k. k. Finanzministeriums auch Einverständniss-Bescheinigungen in Form von kaufmännischen Benachrichtigungsschreiben gemäss § 9, Alinea 2, des Gesetzes vom 29. Februar 1864, Nr. 20 R.-G.-Bl., der Stempelung unterworfen, und erscheinen nunmehr alle Formen des Nachweises der Berechtigung der Einbringer stempelpflichtig:

I. Vollmachten sind mit einem Stempel von 50 kr. zu versehen. (Tarifpost 111 des Gebührengesetzes vom 9. Februar 1850, Nr. 50 R.-G.-Bl., bezw. 13. December 1862, Nr. 89 R.-G.-Bl.)

II. Cessionen sind nach dem Werthe des Entgelts und Scala II zu stempeln. (Tarifpost 32, 2 f, des Gebührengesetzes.)

III. Einverständniss-Bescheinigungen in Form von kaufmännischen Benachrichtigungsschreiben sind als kaufmännische Anweisungen nach dem angewiesenen Betrage und Scala I zu stempeln. (Tarifpost 11, 2, b, aa, bezw. Tarifpost 113 des Gebührengesetzes und § 4 des Gesetzes vom 8. März 1876.)“

„Bei mangelnder oder mangelhafter Stempelung oder bei Vermuthung unrichtiger Angabe des Cessionsentgeltes (ad II) werden die bezüglichen Bescheinigungen an die competente Finanz-Bezirksdirection zur Amtshandlung weitergeleitet werden.“

„Jede derartige Eingabe ist im Sinne der Zusatzbestimmungen der verschiedenen Tarife (Theil I) zu § 61 (4) Betriebsreglement für Oesterreich-Ungarn, § 50 (4) Betriebsreglement des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Art. 12 des internationalen Uebereinkommens nebst den Beweisdocumenten noch mit einer besonderen, von Fall zu Fall beizubringenden Einverständniss-Bescheinigung zu belegen.“

Die P. T. Parteien wollen daher bei Einreichung ihrer Frachterstattungs- und Refactie-Ansprüche im Sinne der citirten Bestimmungen vorgehen.

Wien, am 20. September 1895. [721]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der neuerrichteten Station „Lititz a/d. Adler“.

Am 1. October 1895 wird die in der Strecke Königgrätz—Geiersberg der Oesterr. Nordwestbahn zwischen den Stationen Pottenstein und Senftenberg neuerrichtete Station „Lititz an der Adler“ für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 25. September 1895. [722]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der bisherigen Haltestelle „Hetzmannsdorf-Wullersdorf“ als Station für den Gesammtverkehr.

Am 1. October 1895 wird die zwischen den Stationen Oberhollabrunn und Guntersdorf der Oesterr. Nordwestbahn gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle „Hetzmannsdorf-Wullersdorf“ als Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 25. September 1895. [723]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Station Lititz a/Adler. Frachtberechnung.

Bis zum Erscheinen des Güterstationstarifes erfolgt im Verkehre mit der am 1. October 1895 zur Eröffnung gelangenden Station Lititz a/Adler die Frachtberechnung — insoweit nicht besondere Frachtsätze publicirt wurden — auf Grund der Seite 11 des Nachtrages I A zum Localgütertarife enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabelle, wobei provisorisch die im Nachtrag II zum Personentarife der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn für Station Lititz a/Adler enthaltenen kilometrischen Entfernungen in Rechnung zu ziehen sind.

Wien, am 19. September 1895. [724]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1404	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Milch (excl. condensirte Milch)	Łańcut	Rzeszów	Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindestens 100 Liter in jedem Gewichte unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	13	12	1	Im Kartirungswege		
				Przeworsk					25	22	3			
				Jaroslau					37	31	6			
				Czudec					19	17	2			
				Strzyzów a. W.					25	22	3			
				Sędziszów					19	17	2			
				Ropczyce					25	22	3			
				Dębica					31	27	4			
			Milchgefässe, leere, gebrauchte	Rzeszów	Łańcut				12	6	6			
					Przeworsk				22	9	13			
					Jaroslau				31	12	19			
					Czudec				17	8	9			
					Strzyzów a. W.				22	9	13			
					Sędziszów				17	8	9			
					Ropczyce				22	9	13			
					Dębia				27	10	17			
1405	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	den unten angeführten österr. Stationen (oder umgekehrt)	den unten angeführten Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen (oder umgekehrt)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. October 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Theil III, Heft 4 des Oesterr.-Ungar.-Bayer. Verbandsgütertarifes vom 1. November 1888		die unten angeführten Frachtsätze		Im Kartirungswege		

Frachtsätze in Mark für 100 Kilogramm

Von oder nach	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Gewitsch-Jaroměric	Gross-Opatowitz	Namiescht	Olmütz Stadt und Olmütz Neugasse	Prikacz	Prossnitz Localbahn	Station der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Olmütz	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Olmütz	Prossnitz
Amberg	2·54	2·56	2·76	2·59	2·75	2·69	2·59	2·59	2·69
Augsburg	3·25	3·27	3·17	3·01	3·16	3·03	3·01	3·01	3·03
Kempten	3·61	3·63	3·49	3·33	3·48	3·35	3·33	3·33	3·35
München C. B.	3·03	3·05	2·91	2·75	2·90	2·77	2·75	2·75	2·77
München O. B.	2·99	3·01	2·87	2·71	2·86	2·73	2·71	2·71	2·73
München S. B.	3·01	3·03	2·89	2·73	2·88	2·75	2·73	2·73	2·75
Nürnberg C. B.	2·75	2·77	2·97	2·80	2·96	2·90	2·80	—	2·90
Regensburg	2·62	2·64	2·84	2·67	2·83	2·77	2·67	2·67	2·77
Selb	2·17	2·19	2·39	2·22	2·38	2·32	2·22	—	2·32
Waldsassen	2·10	2·12	2·32	2·15	2·31	2·25	2·15	—	2·25

In diesen Frachtsätzen ist eine Gebühr für zollamtliche Abfertigung nicht enthalten. Durch dieselben werden die Frachtsätze für die gleichen Stationsverbindungen in der Tariftabelle II des in der Rubrik 9 bezeichneten Tarifes aufgehoben. Die Anstosstaxen in der Tariftabelle I des vorerwähnten Tarifes können zur Bildung directer Frachtsätze zwischen den unten bezeichneten österreichischen Stationen und den in der Tariftabelle I angeführten bayerischen Stationen in der daselbst angegebenen Weise benützt werden. Hinsichtlich der Einlagerung gelten für die Stationen Olmütz und Prossnitz (Localbahn) der k. k. österr. Staatsbahnen die Bestimmungen für die gleichnamigen Stationen der St.E.G., bezw. der K.F.N.B.; für die übrigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen kommen die Einlagerungs-Vorschriften für Triebitz, Station der St.E.G., zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1406	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Balaton-Szt. György, Boglar, Komárvaros, Siofok, Szántod	Stationen der Strecke Hetzendorf incl. — Wr.-Neustadt incl., sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. October 1895 bis Ende December 1895	Localtarif	Variabel		150 Heller*) incl. ungar. Steuer		Variabel		Im Kartirungswege		*) Insoferne sich die Frachtberechnung auf Grund der normalen Tarife nicht ohnehin billiger stellt
1407	Südbahn-Gesellschaft		Tabak. roh. d. s. Tabakblätter, unverarbeitet, und Tabakschrot	Barcs		Bei Provenienz ab	Vom 1. October 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	a)	b)	a)	b)	a)	b)	Im Kartirungswege		
					Divacca mit der Bestimmung nach Rovigno	Szulok			281	268	212	169	69	99			
				Budapest Südbahn	Laibach S.B. loco	Arad			313	300	261	240	52	60			
					Roveredo	Arad			—	460	—	452	—	8			
					Divacca mit der Bestimmung nach Rovigno	Arad			356	343	249	200	107	143			
					Laibach S.B. loco	Battonya			313	300	259	239	54	61			
					Roveredo	Battonya			—	460	—	455	—	5			
					Divacca mit der Bestimmung nach Rovigno	Battonya			356	343	243	195	113	148			
					Laibach S.B. loco	Nagy-Becskerek; Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen			313	300	233	217	80	83			
					Laibach S.B. loco	Debreczin			313	300	269	247	144	53			
					Klagenfurt loco	Debreczin			313	300	304	282	9	18			
					Roveredo	Debreczin			—	460	—	457	—	3			
					Laibach S.B. loco	Ér-Mihályfalva			313	300	261	240	52	60			
					Laibach S.B. loco	Kisvárda			313	300	253	234	60	66			
					Roveredo	Kisvárda			474	460	472	443	2	17			
					Divacca mit der Bestimmung nach Rovigno	Kisvárda			356	343	249	200	107	143			
					Laibach S.B. loco	Nyirbátor			313	300	261	240	52	60			
					Klagenfurt loco	Nyirbátor			313	300	292	272	21	28			
					Roveredo	Nyirbátor			—	460	—	447	—	13			
					Divacca mit der Bestimmung nach Rovigno	Nyirbátor			356	343	253	204	103	139			
					Laibach S.B. loco	Jasz-Kisér			313	300	307	279	6	21			
					Laibach S.B. loco	Kaál-Kápolna			313	300	291	266	22	34			
					Laibach S.B. loco	Szalok-Taskony (Tisza-Roff)			313	300	291	264	22	36			
									Heller inclusive ungar. Steuer				Heller				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1408	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. E-6 des Tarifes Theil I	Oderberg	Triest Südbahn, Triest Freihafen S.B. und Fiume	Bei Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg ad b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. October 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896; Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	a) 241 b) 171	180 153	61 18	Im Kartirungswege		
				Teschen					a) 241 b) 161	193 139	48 22			
				Trzynietz					Besteht kein directer Frachtsatz	a) 195 b) 137	— —			
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-7 des Tarifes Theil I	Oderberg		Bei Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg ad b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			a) 241 b) 241	180 177	61 64			
				Teschen					a) 241 b) 241	193 178	48 63			
				Trzynietz					Besteht kein directer Frachtsatz	a) 195 b) 183	— —			
1409	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Melasse	Przeworsk	Triest Südbahn Triest Freihafen S.B. und Fiume	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. October 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896; Einhaltung der bezüglich des Ausnahmetarifes X. bezw. des Specialtarifes 2 im nebengenannten Tarife festgesetzten Bestimmungen	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	146 kr.		Im Kartirungswege		
			Zucker aller Art, excl. Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker	Przeworsk	Triest Freihafen S.B. und Fiume Freihafen	**Im See-Exportverkehre nach dem Auslande über Triest und Fiume.** Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief				183 kr. *)				*) Dieser Frachtsatz findet nur bei Einhaltung der im nebengenannten Tarife, Abschnitt B, Seite 7, enthaltenen Bestimmungen Anwendung
				Przeworsk	Triest Südbahn Triest Freihafen SB. und Fiume	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief				202 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1410	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art (excl. Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Grussbach-Schönau	Görz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen der Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz etc., giltig vom 1. Februar 1894	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege	Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre mit Görz etc., giltig vom 1. Februar 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 437 b) 319		Im Kartirungswege		
					Monfalcone					a) 426 b) 308 Heller				
1411	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Baumateriale, Maschinen und sonstige Fabriks-Einrichtungs-Gegenstände	Sämmtlichen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (auf Distanzen von mindestens 40 Kilometern)	Gross-Priesen	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zum Tage der erlangten Benützungsbewilligung, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	30percentige Ermässigung der Local-Frachtsätze*)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma „A. Meinl's Erben" als Empfängerin lautenden Frachtbriefe bis Ende März 1896	Die Transporte müssen zum Baue der Spinnerei in Gross-Priesen der Firma A. Meinl's Erben bestimmt sein. *) Als Minimal-Einheitssatz muss eine Taxe von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer verbleiben
1412	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Cellulose, insoweit dieselbe nach den Classen II A–C tarifirt wird	M.-Ostrau transito (für Sendungen von Rattimau)	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 138 ex 1894, sub Post 2192, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	43·5 kr.	35·9 kr.	7·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1413	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 3	Lundenburg	Battelau Dobrawoda Jareschau Kladrub-Pořin Neu-Derekwe Neuhaus Ober-Cerekwe Patzau Pilgram Počatek-Serowitz Popelin Wolframs	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. October 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 51·6 52·6 51·8 53·8 53·8 51·8 51·6 53·8 53·8 51·8 51·8 49·6		Im Kartirungswege		
			Düngergyps der Pos. D—15		Battelau Dobrawoda Jareschau Kladrub-Pořin Neu-Cerekwe Neuhaus Ober-Cerekwe Patzau Pilgram Počatek-Serowitz Popelin Wolframs					46·9 48·0 46·9 48·9 48·9 46·9 46·9 48·9 48·9 46·9 46·9 45·0				
1414	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Schieferthon, ferner Thonerde, lose oder in Säcken verpackt	Střebichovic-Vinařic	Halbstadt (St.E.G.)	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. October 1895 bis Ende September 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	40 kr.	.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente spätestens bis Ende December 1896 einzusenden sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1415	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Csácza	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Stadlau Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Anhang zum Tarife Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	kr. 53·0	kr. 45·0	kr. 8·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
					Zellerndorf Jedlesee transit Haugsdorf Oberhollabrunn Retz Znaim (St.E.G. oder Oe.N.W.B.			Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	47·0 47·0 47·0 55·1 51·8 55·0	Verschieden			
1416	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Die Giltigkeit der mit Verordnungs-Blatt Nr. 24 ex 1895, Pos. 383, der Firma Heinr. Benies zum Baue der Zuckerraffinerie in Rossitz gewährten Frachtbegünstigungen wird unter den gleichen Bedingungen bis Ende December 1895 verlängert.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1417	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben, frische	Hostivař	Radotin	Bei frachtgutmässiger Beförderung, Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	13·1	12·1	1	Im Kartirungswege		
				Nusle-Vršovic	Radotin				11·1	10·1	1			
			Zuckerrübenschnitze	Radotin	Hostivař				11·1	10·1	1			
				Radotin	Nusle-Vršovic				10·1	9·1	1			
			Saturationsschlamm	Radotin	Hostivař				10·2	9·2	1			
				Radotin	Nusle-Vršovic				9·2	8·2	1			
1418	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	der allgemeinen Wagenladungs-Classen A 1 und B, sowie des Specialtarifes III, ferner des Ausnahmetarifes 14 b (für leer zurückgehende Bierfässer) des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsgütertarifes	Wittingau (k.k.ö.St.B.)	Dresden-Altstadt und umgekehrt	der bezüglichen Bestimmungen des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Vom 1. October 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg, Markpfennig Allgemeine Wagenladungs-Classe: A 1 a) 203 b) 3; B 179 2 Sp.-Tar. III a) 98 b) 1; Ausn.-T. 14 b 138 2		Im Kartirungswege		Die Coursunterschiedsbeträge unter b) sind von den Frachtsätzen unter a) bis auf Weiteres einfach abzuziehen
				Wittingau (k.k.ö.St.B.)	Dresden-Neustadt (Leipzig. und Schles. Bhf.) und umgekehrt					Allgemeine Wagenladungs-Classe: A 1 a) 208 b) 3; B 184 2 Sp.-Tar. III a) 101 b) 1; Ausn.-T. 14 b 141 2				

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
137 vom 29. November 1894	2165	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bier in Fässern	Prerau	M.-Ostrau	Die Tarifermässigungen treten mit 12. October 1895 ausser Kraft
137 vom 29. November 1894	2166	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Leer retourgehende Bierfässer	M.-Ostrau	Prerau	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 115. **Wien, 1. October 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Jareschau, eventuell Neuhaus nach Wobratein, eventuell Kladrub-Pořin.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bezirksausschusse von Kamenitz a. d. Linde die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Jareschau, eventuell Neuhaus der Staatsbahnlinie Ober-Cerekwe—Wessely über Neu-Ötting, Kamenitz a. d. Linde, Černowitz zum Anschlusse an die Station Wobratein, eventuell Kladrub-Pořin der Staatsbahnlinie Ober-Cerekwe—Tabor im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 20. September 1895. Z. 48.192.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Das mährische Zufahrtsstrassengesetz findet auch auf solche Eisenbahn-Zufahrtsstrassen Anwendung, welche vor Wirksamkeit dieses Gesetzes hergestellt worden sind; allein die Concurrenz nach diesem Gesetze tritt nur dann und insoweit ein, als die Nothwendigkeit der Herstellung der betreffenden Zufahrtsstrasse und deren Richtung durch die politischen Behörden anerkannt wurde.

Der mährische Landesausschuss hat mit Entscheidung vom 4. März 1893, Z. 54.204, dem von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Eingaben vom 6. October 1888, Z. 72.185, und vom 30. November 1892, Z. 65.838, gestellten Begehren um Verfügung, dass die von der Bahngesellschaft hergestellte und bis nun erhaltene alte Zufahrtsstrasse zum Bahnhofe Olmütz von der Bezirksconcurrenz in die Erhaltung übernommen werde, in der Erwägung keine Folge gegeben, dass die Herstellung und Erhaltung dieser Strasse der Gesellschaft mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 4. Jänner 1869, Z. 10.509, resp. 12. April 1874, Z. 6235, auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes auferlegt worden ist, und dass mit der rechtskräftigen Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. April 1890, Z. 3211, festgestellt wurde, dass es sich im gegebenen Falle nicht um eine Bahnhof-Zufahrtsstrasse handelt, auf die das Landesgesetz vom 9. März 1887, L.-G.-Bl. Nr. 54, Anwendung zu finden hätte, weil dieselbe vor Wirksamkeit des Gesetzes hergestellt wurde und schon längst besteht.

In der beim Verwaltungs-Gerichtshofe eingebrachten Beschwerde bestritt die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung unter Berufung des § 4 des citirten Eisenbahn-Zufahrtsstrassen-Gesetzes, nach welchem die Erhaltung hergestellter Zufahrtsstrassen eine ausschliessliche Obliegenheit der Bezirksconcurrenz zu bilden hat, ohne Unterschied, ob diese Zufahrtsstrasse vor oder nach Wirksamkeit des Eisenbahn-Zufahrtsstrassen-Gesetzes hergestellt worden ist.

Die Beschwerde wurde vom Verwaltungs-Gerichtshofe als unbegründet zurückgewiesen mit folgender Motivirung:

Auch der Verwaltungs-Gerichtshof theilt die Rechtsanschauung der Beschwerde, dass das Gesetz vom 9. März 1887, L.-G.-Bl. Nr. 54, nicht blos auf die unter seiner Wirksamkeit hergestellten Eisenbahn-Zufahrtsstrassen, sondern auf alle Eisenbahn-Zufahrtsstrassen, also auch auf solche Anwendung zu finden hat, welche vor Wirksamkeit des Gesetzes hergestellt worden sind, nachdem im § 1 des citirten Gesetzes eine Definition der Eisenbahn-Zufahrtsstrassen gegeben wird, bei welcher es auf den Zeitpunkt der Herstellung der Strasse nicht

ankommt, so dass nach dieser Definition unter den im Gesetze behandelten Zufahrtsstrassen alle jene Strassen zu verstehen sind, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit der nächsterreichbaren Reichs- oder Bezirksstrasse oder mit der nächstgelegenen Ortschaft vermitteln, ohne Rücksicht darauf, wann diese Strassen hergestellt wurden.

Allein die Concurrenz für Eisenbahn-Zufahrtsstrassen nach dem Gesetze vom 9. März 1887, L.-G.-Bl. Nr. 54, hat nur dann und insoweit einzutreten, als die Nothwendigkeit der Herstellung der betreffenden Zufahrtsstrassen und deren Richtung durch die politischen Behörden anerkannt worden ist.

Diese Bedingung für die Anwendung des Concurrenzgesetzes vom 9. März 1887 muss auch in Betreff der Erhaltung der schon hergestellten Eisenbahn-Zufahrtsstrassen als massgebend angesehen werden, so dass in jedem concreten Falle, wo für eine bestehende Zufahrtsstrasse die Concurrenz nach dem Gesetze vom 9. März 1887 gebildet werden soll, durch die politischen Behörden festzustellen ist, dass die betreffende Zufahrtsstrasse sich im Sinne des Gesetzes als eine nothwendige Verbindung des Bahnhofes und der Aufnahmsstation mit der nächsterreichbaren Reichs- oder Bezirksstrasse oder mit der nächstgelegenen Ortschaft darstellt.

Da nun die Entscheidung der Bezirkshauptmannschaft vom 24. Februar 1889, Z. 11.263, mit welcher im Grunde des § 5, lit. c) erkannt worden war, dass der Fortbestand der erbauten Verbindungsstrasse, sowie auch die bestehende Richtung derselben aus öffentlichen Rücksichten nothwendig sei, von der mährischen Statthalterei mit Entscheidung vom 10. October 1889, Z. 27.015, und vom Ministerium des Innern mit Erlass vom 5. April 1890, Z. 3211, ausser Kraft gesetzt wurde und die letzteren Entscheidungen in Rechtskraft erwachsen sind, so erscheint bezüglich der in Rede stehenden Zufahrtsstrasse der Nachweis nicht erbracht, dass sie im Sinne des § 1, Absatz 1, und § 5 des Gesetzes vom 9. März 1887, L.-G.-Bl. Nr. 54, jenen Zufahrtsstrassen beizuzählen ist, auf welche dieses Gesetz Anwendung zu finden hat, und es musste darum die ablehnende Entscheidung des Landesausschusses wegen Anwendung der Concurrenzvorschriften des mehrcitirten Gesetzes auf diese Strasse als gesetzlich begründet erkannt werden.

(Erkenntniss vom 5. April 1894, Z. 1375; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 356.)

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Das Schiedsgericht ist auch für eine Klage auf Rückstellung von Frachtbriefen durch die Bahn competent. Die widerrufliche und widerrufene Ueberweisung eines Anspruches gegen die Bahn an einen Dritten steht der activen Klagslegitimation nicht entgegen. Die nach Einbringung der Klage stattgehabte Erfüllung ist kein Grund für die Kostenaufhebung.

(Entscheidung vom 2. August 1894.)

Am 3. November 1893 reclamirte der Fleischhauer S. bei der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien einen Betrag von 296 fl. 17 kr. auf Grund von 85 Frachtbriefen, von denen jedoch nur ein Frachtbrief mit einem Betrage von 7 fl. honorirt wurde. Da die Bahn weder den restlichen Anspruch von 289 fl. 17 kr. für liquid anerkannte, noch dem Kläger die 84 Frachtbriefe zurückstellte, sah sich derselbe zur Einbringung der Klage veranlasst, deren Petit dahin ging, die geklagte Gesellschaft sei schuldig, dem Kläger die ihr zur Verfügung gestellten 84 Frachtbriefe binnen acht Tagen zurückzustellen oder innerhalb derselben Frist den Betrag von 289 fl. 17 kr. sammt 6 pCt. Zinsen vom Klagstage und die Gerichtskosten bei Execution zu bezahlen. Da die geklagte Gesellschaft inzwischen den grössten Theil der reclamirten Frachtbriefe dem Kläger zurückgestellt hatte, restringirte derselbe in der mündlichen Verhandlung sein Begehren auf den Ersatz der entstandenen Kosten.

Bei der Verhandlung am 2. August 1894 wurde die geklagte Bahn verurtheilt, dem Kläger die durch die Einbringung der Klage erwachsenen Kosten von zusammen 22 fl. 50 kr. binnen acht Tagen bei sonstiger Execution zu bezahlen. Mit dem als Kosten der Verhandlung angesprochenen Mehrbetrage von 10 fl. wurde der Kläger abgewiesen.

Wie aus der Begründung hervorgeht, wurde von Seiten der Geklagten zunächst die Einwendung der Incompetenz des Schiedsgerichtes auf der Grundlage erhoben, dass es sich im vorliegenden Falle möglicherweise um eine dingliche Klage oder um eine solche aus einem Leihvertrage, aber keinesfalls um eine aus dem „Frachtgeschäfte“ entspringende Streitigkeit handle, weil das bezügliche Frachtgeschäft bereits längst abgewickelt war; da aber nach § 1 des Statutes das Schiedsgericht nur competent sei zur Austragung der aus dem „Frachtgeschäfte“ entspringenden Rechtsstreitigkeiten, so sei das Klagebegehren wegen Incompetenz dieses Gerichtes abzuweisen. Bei Beurtheilung dieser Frage liess sich das Schiedsgericht von der Erwägung leiten, dass es sich im vorliegenden Rechtsstreite, welcher überhaupt nicht hätte entstehen können, wenn nicht ein Frachtvertrag geschlossen worden wäre, um Rückforderung von zuviel bezahlten Frachtgebühren, demnach um eine Streitigkeit aus einem Frachtgeschäfte handelt, zu deren Entscheidung das Schiedsgericht competent ist, und zwar nach § 2 des Statutes auch dann, wenn in der Klage nicht eine bestimmte Geldsumme, sondern ein anderer Gegenstand begehrt wird, der Kläger aber anstatt desselben eine Geldsumme, welche 500 fl. nicht übersteigt, anzunehmen sich ausdrücklich erbietet. Endlich ergibt sich aus der Stellung und dem Inhalte des § 73 Betriebsreglement, dass Reclamationen als Forderungen aus dem Frachtgeschäfte anzusehen sind.

Des Weiteren wurde von der Geklagten der Mangel der activen Klagslegitimation behauptet, weil der Kläger unterm 3. November 1893 an die Direction der geklagten Gesellschaft ein Schreiben richtete, in welchem er um Restituirung des zuviel gezahlten Portos mit dem Bemerken ersuchte, den richtig befundenen Differenzbetrag für seine (des Klägers) Rechnung und ohne seine fernere Einvernahme an die Firma S. & Sohn in Wien liquidiren zu wollen. Es wäre daher nach Anschauung der Geklagten einzig und allein die genannte Firma zur Einbringung der Klage legitimirt gewesen. Das Schiedsgericht vermochte dieser Einwendung nicht stattzugeben, da das erwähnte Schreiben schon seiner Natur nach nichts Anderes als eine jederzeit widerrufliche Anweisung war, für Rechnung des Klägers an die Firma S. & Sohn zu bezahlen. Dass thatsächlich ein solcher Widerruf stattfand, geht nicht nur aus einem vom klägerischen Vertreter an die Geklagte gerichteten Schreiben ddto. 12. Mai 1894 hervor, in welchem Namens des Klägers

die Rückstellung der Frachtbriefe verlangt wird, sondern auch aus der Einbringung der Klage, worin wohl ein Widerspruch stärkster Art erblickt werden muss.

Was endlich die weitere Einwendung der Geklagten anbelangt, die Klage sei überflüssig, weil die geklagte Gesellschaft die reclamirten Frachtbriefe, oder wenigstens den grössten Theil derselben, dem Kläger zurückgestellt habe, noch bevor sie in Kenntniss von der eingebrachten Klage war, so konnte das Schiedsgericht auch dieser Anschauung nicht beipflichten. Denn wenn erwogen wird, dass die Frachtbriefe Anfangs November 1893 behufs Reclamation vorgelegt wurden, dass der klägerische Vertreter mittelst Schreibens vom 12. Mai 1894 die Klage androhte, dieselbe aber erst am 16. Juni 1894 einbrachte, die Frachtbriefe aber erst am 23. Juli 1894 zurückgestellt wurden, so kann die Ueberflüssigkeit dieser Klage umsoweniger behauptet werden, als der für die Geklagte miterschienene F. P. die Frage, ob der Durchführung des Reclamationsverfahrens aussergewöhnliche Hinderungsgründe entgegenstanden, verneint hat. Da sohin das Schiedsgericht den von der Geklagten erhobenen Einwendungen keine Folge zu geben befunden hat, so war mit Rücksicht auf die bei Beginn der mündlichen Verhandlung vom Kläger abgegebene Erklärung, er habe die eingeklagten Frachtbriefe, beziehungsweise den grössten Theil derselben, bereits von der Geklagten zurückgestellt erhalten, weshalb er das Klagsbegehren auf den Ersatz der entstandenen Kosten restringire, die Geklagte zur Bezahlung der obgenannten Beträge von zusammen 22 fl. 50 kr. an den Kläger zu verurtheilen.

Mit dem als Kosten der mündlichen Verhandlung angesprochenen Mehrbetrage von 10 fl. war dagegen der Kläger abzuweisen, weil nach § 42 des Statutes ein Ersatz von Vertretungskosten vom Schiedsgerichte nicht zuerkannt werden kann.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stryj—Husiatyn: Herstellung einer Druckwerksanlage in Stanislau: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Druckwerksanlage zum Zwecke der Versorgung der Station Stanislau mit Wasser für den 7. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Ladislaus Chadryński betraut. [G.-I.-Z. 17.586.]

— (Linie Lemberg—Czernowitz: Errichtung von Ausweichen: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Ausweiche in km 118·0/6 und einer zweiten Ausweiche in km 132·7/133·3 für den 8. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Ladislaus Chadryński betraut. [G.-I.-Z. 17.587.]

— (Linie Dembica—Rozwadów: Erweiterung von Stationen: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für Erweiterung der Stationen Chmielów und Tarnobrzeg für den 9. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 18.221.]

— (Linie Drohobycz—Boryslaw: Erweiterung der Station Boryslaw: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Boryslaw für den 14. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Uslyanowski betraut. [G.-I.-Z. 17.674.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Auflassung von Wächterposten und Umänderung von Wegschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Auflassung der Wächterposten Nr. 362 und 368 der Strecke Prag—Bodenbach und für die dadurch bedingte Umänderung der Wegschranken bei den Wegübersetzungen in km 434 in der Gemeinde Dolan und in km 440 in der Gemeinde Mühlhausen für den 2. October anberaumt. [G.-I.-Z. 18.292.]

Projectirte Localbahn Prachatitz-Wallern. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 5. und 6. Juli durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Prachatitz der Localbahn Wodňan-Prachatitz nach Wallern hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 46.279.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Betriebseröffnung des II. Geleises in der Strecke Chodau—Neusattl.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung des II. Geleises in der Strecke Chodau—Neusattl wurde der Betriebsconsens hinsichtlch dieser Herstellungen ab 30. September ex commissione ertheilt. [27. September, Z. 56.761.]

Localbahn Kojetein-Tobitschau. (Betriebsconsens.) Auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Kojetein-Tobitschau wurde der Betriebsconsens für den Gesammtverkehr ab 1. October ertheilt. [H.-M.-Z. 56.636.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. September bis zum 3. October.

Adriatischer Dienst.

27. Septbr., um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

28. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän P. Sussanich, nach Venedig.

30. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimilano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.

1. October, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän V. Cossiancich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussiepiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

2. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän S. Lucich, nach Venedig.

3. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

28. Septbr., um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Diana", Capitän A. Privileggio, nach Smyrna, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè und Khios.

30. Septbr., um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Helios“, Capitän T. Androvich, nach Thessalien, Constantinopel und Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

1. October, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Thalia“, Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, Syrien und Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Rhodus, Piräus, Khios, Smyrna, Dardanellen und Odessa. Ueberschiffung in Beyruth nach Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca und Limasol.

3. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Aurora“, Capitän N. Covacevich, nach Constantinopel und Braila mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Khios und Smyrna, und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. October, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperatrix“, Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona“, Capitän C. Bellen, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;
nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

10. October, Dampfer „Medusa“, Capitän V. Gutmann, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im October 1895.)

Export.

Im October 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	October
Liverpool	„Athenian“	1—10
Hull, Newcastle o T	„Rosario“	1—10
Liverpool	„Alleppo“ (Cunard Line)	5—15
London	„Wm. Bailey“	10—20
Rotterdam, Antwerpen		15—25
Barcelona [1]) (via Triest)	„Deák“	25
Rouen	„Zichy“	21—31
Liverpool	„Alsatian“	21—31
Gibraltar [2]), London	„Mátyás Király“	21—31
Algier [2]), Glasgow	„Baross“	21—31
Hull, Newcastle o T	„Mourino“	21—31
Liverpool	„Saragossa“ (Cunard Line)	21—31
New-York	„Bolivia“ (Anchor Line)	21—31
Tanger [2]), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Nagy Lajos“	31
Bordeaux	„Tibor“	25/X—5/XI

[1]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

[2]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Tanger, Gibraltar oder Algier angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

Import.

Im October 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	October
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa“ (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Mourino“	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Petöfi“	1—10
Liverpool	„ „	“Algerian“	1 10
London	„ „	„Rakóczy“	5—15
Rouen	„ „	„Andrássy“	5—15
London	„ „	„Durham“	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa“ (Cunard Line)	15—25
Bordeaux	Triest, Fiume	„Széchenyi“	15—25
Rosario, Buenos-Ayres	Barcelona, Genua, Fiume	„Stefania“	15—25
Rotterdam, Antwerpen	Triest, Fiume	„Szt. István“	15—25
Liverpool	„ „	„Lesbian“	15—25
Glasgow	„ „	„Matlekovits“	21—31
London	„ „	„Sultana“	21—31
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo“	21—31

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Im Monate October fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Szent László“ am 6., „Tisza“ am 13., „Adria“ am 20. und „Zrinyi“ am 27.;

von Marseille nach Fiume: „Adria“ am 2., „Zrinyi“ am 9., „B. Kemény“ am 16., „Szent László“ am 23. und „Tisza“ am 30.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXVI. Stückes.) Das am 26. September herausgegebene CLXXVI. Stück enthält unter

Nr. 1440: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 20. September 1895, Z. 77.784, betreffend die Sperre der politischen Bezirke Jaroslau, Kolbuszowa, Lancut, Przemyśl und Sokal, sowie der Gerichtsbezirke Mościska, Nisko und Rozwadów für die Ein- und Ausfuhr von Schweinen.

Nr. 1441: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 20. September 1895, Z. 35.288, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Salzburg-Umgebung im Herzogthume Salzburg nach Mähren.

Nr. 1442: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. September 1895, Z. 148.201, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn nach Böhmen.

— (Inhalt des CLXXVII. Stückes.) Das am 28. September herausgegebene CLXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1443: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 25. September 1895, Z. 12.522, betreffend die Wiederstattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Salzburg-Umgebung im Herzogthume Salzburg nach Kärnten.

Nr. 1444: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 18. September 1895, Z. 23.655, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1445: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 25. September 1895, Z. 11.038, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Kitzbühel in Tirol nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 1446: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 24. September 1895, Z. 16.167, betreffend die Beschränkung des Verbotes der Einfuhr von Schweinen aus ganz Rumänien auf die Provenienzen aus dem rumänischen Districte Suczawa.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. September d. J. dem Ministerialrathe im Handelsministerium Ludwig Wrba den Titel und Charakter eines Sectionschefs allergnädigst zu verleihen geruht.

Wittek m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. September d. J. den Oberinspectoren der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Wilhelm Wraschtil und Hugo Freiherrn von Buschman taxfrei den Titel und Charakter eines Regierungsrathes allergnädigst zu verleihen geruht. Wittek m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. September d. J. dem Ministerialsecretär im Handelsministerium Dr. Zdenko Ritter von Forster das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. September d. J. dem Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Harold Ritter Demel von Elswehr den Titel und Charakter eines Ministerialsecretärs allergnädigst zu verleihen geruht. Wittek m. p.

Der Leiter des Handelsministeriums hat den Ministerialconcipisten Dr. Victor Rudel zum Ministerial-Vicesecretär in diesem Ministerium ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des III. Nachtrages zum Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen vom 1. Jänner 1895.

Mit Giltigkeit vom 15. October 1895 gelangt der III. Nachtrag zum oben bezeichneten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Tarifsätze und Bestimmungen rücksichtlich der Localbahn Monfalcone-Cervignano.

Die in dem genannten Tarife rücksichtlich der Localbahn Monfalcone-Cervignano enthaltenen Tarifsätze, deren Aufhebung mit 30. September 1895 am 16. August 1895 publicirt wurde, bleiben bis zum 15. October 1895 in Kraft.

Der Nachtrag ist um den Preis von 5 Heller bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen erhältlich.

Wien, am 28. September 1895. [725]

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. December 1894.

Mit 1. December 1895 gelangt der Nachtrag I zum Tarife, Theil II, Heft 2, vom 1. December 1894 zur Einführung.

Derselbe enthält Tarifberichtigungen.

Exemplare des Nachtrages können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 5 Kreuzer ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 25. September 1895. [726]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss) Preuss. Stb.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife vom 1. Jänner 1893.

Zum Tarife vom 1. Jänner 1893 tritt am 15. October 1895 der Nachtrag V in Kraft, der unter Anderem neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Verkehrsstellen Grünthal, Harthau im Erzgebirge, Jahnsdorf im Erzgebirge, Neuhausen i. Sachsen und Neukirchen im Erzgebirge enthält.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 24. September 1895. [727]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Gaisbergbahn.

Einstellung des Betriebes.

Mit 6. October 1895 wird der Betrieb der Gaisbergbahn eingestellt.

Salzburg, am 29. September 1895. [728]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Localbahn Kojetein-Tobitschau.

Am 1. October 1895 wird die Localbahn Kojetein-Tobitschau mit der Endstation Tobitschau und mit den Halte- und Ladestellen Uhřitschitz und Loboditz für den allgemeinen Verkehr eröffnet.

In der Station Tobitschau sind jedoch Fracht- und Eilgutsendungen wegen Nichvollendung der Zufahrtsstrasse zum Aufnahmsgebäude bis auf Weiteres von der Aufnahme und Ausfolgung ausgeschlossen.

Die Frachtsendungen in Wagenladungen der mit der Station Tobitschau durch eine Schleppbahn verbundenen Zuckerfabrik in Annadorf können jedoch schon mit 1. October 1895 zur Beförderung gelangen.

Die Fahrordnung der auf dieser Localbahn verkehrenden gemischten Züge, sowie alles Nähere ist aus der affichirten Kundmachung, bezw. aus den für die hierseitigen Localbahnen giltigen Gebührentarifen vom 1. Juni 1888 nebst Nachträgen zu ersehen.

Wien, am 27. September 1895. [729]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Vertagung der Eröffnung der Haltestelle Fröllersdorf.

Eingetretener Hindernisse wegen kann die für den 1. October 1895 in Aussicht genommene Eröffnung der Personen-Haltestelle Fröllersdorf an diesem Termine nicht stattfinden.

Der Tag der Eröffnung wird später verlautbart werden.

Wien, am 27. September 1895. [730]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.

(Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi.)

Winterfahrordnung auf der Localbahn Wien—Guntramsdorf.

Der seit der Betriebseröffnung der Strecke Wr.-Neudorf—Guntramsdorf in Geltung stehende Fahrplan wird ab 1. October 1895 nur die Aenderungen erfahren, dass der erste Frühzug Nr. 5 von Inzersdorf nach Guntramsdorf eingestellt und Zug Nr. 6 statt von Guntramsdorf nur von Vösendorf-Siebenhirten nach Wien Matzleinsdorf-Viaduct verkehren wird; ferner dass die im rothen Grunde bezeichneten Züge nur bei günstiger Witterung an Sonn- und Feiertagen in Verkehr gesetzt werden.

Wien, im September 1895. [731]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Erhöhung der Wartegebühren.

In Anbetracht der ausserordentlich ungünstigen Wasserstände auf der Donau und deren Nebenflüssen und des allgemeinen grosses Schleppbedarfes wird bekannt gegeben, dass ab 1. October 1895 bis auf Widerruf für Getreideladungen bei Ladefristüberschreitungen die tarifmässigen Wartegebühren in doppelter Höhe zur Einhebung gelangen werden.

Wien, am 27. September 1895. [732]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Theil IV, Heft 2.

Mit 1. November 1895 gelangt der rubricirte Tarif für die Beförderung von Borstenvieh und Hornvieh als Frachtgut von den Stationen Budapest-Ferenczváros marhavasár, Köbánya-alsó pályaudvár und Köbánya hizlalda der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach den im Tarife enthaltenen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen und Böhm. Nordbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Mit dem Einführungstage tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1892 sammt allen Nachträgen ausser Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verbands-Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 25. September 1895. [733]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Anwendung der für Wien-Lagerhaus bestehenden Frachtsätze auf den Verkehr mit Wien-Praterquai.

Die im Tarife Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894 und im Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, sowie in den hiezu gehörigen Nachträgen enthaltenen directen Frachtsätze für die Station Wien-Lagerhaus finden bis auf Weiteres auch im Verkehre mit der an der Donauuferbahn gelegenen Güterabfertigungsstelle Wien-Praterquai Anwendung, soferne die betreffenden Güter daselbst von oder nach Stationen der Donau zum Umschlage gelangen.

Wien, am 28. September 1895. [734]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Frachtermässigung anlässlich der Ausstellung von Werken christlicher Kunst in München. Für die Ausstellungsgegenstände der in München in der Zeit vom 10. August bis Ende September 1895 stattfindenden Ausstellung von Werken christlicher Kunst haben die österreichischen und gemeinsamen Eisenbahn-Verwaltungen die Anwendung des Ausstellungstarifes, d. i. die gebührenfreie Rückbeförderung der unverkauft gebliebenen Kunstwerke, zugestanden.

[17. September, Z. 54.115.]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen (normalspurige Linien). (Neuer Kilometerzeiger.) Am 1. October tritt für den Binnenverkehr der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen an Stelle des Kilometerzeigers vom 1. April 1888 nebst Nachträgen ein neuer Kilometerzeiger in Kraft, der durch die sächsischen Güterexpeditionen käuflich zu beziehen ist. Insoweit gegen seither Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 15. November 1895 an. Der neue Kilometerzeiger enthält auch die Entfernungen und Bestimmungen für die Verkehrsstellen der Linien Olbernhau—Neuhausen und Chemnitz—Stollberg, die am 1. October für den Betrieb eröffnet werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1419	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Güter der Classe C, der Specialtarife 2 und 3, sowie des Ausnahmetarifes I in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für die genannten Güterclassen giltigen Tarifbestimmungen	Kojetein	Tobitschau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen; bei den Zuckerrüben- und Rübenschnitzesendungen nebst dem tarifmässigen Aufladen auch Abladen durch Organe, bezw. auf Kosten der Parteien	Vom Tage der Eröffnung der Localbahn Kojetein–Tobitschau bis 30. September 1896	Localtarife	kr. 7·9	kr. 6·0	kr. 1·9	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen **nach** Tobitschau und Loboditz auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen **von** Tobitschau und Loboditz auf die reclamirende Firma als Aufgeberin (Versenderin) lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente dürfen einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen und werden nicht wieder zurückgestellt	
				Kojetein	Loboditz				6·7	6·0	0·7			
				bezw. vice versa										
			2. Güter der Classe B, des Specialtarifes 1, dann Rohzucker, für alle diese Artikel bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner für leere, gebrauchte Säcke bei Auflieferung in jedem Gewichte	Kojetein	Tobitschau				Verschieden	7·0	Verschieden			
			3. Güter der Classe A, sowie für Güter der unter 1 und 2 angeführten Güterclassen, für alle diese Artikel bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner für leere, gebrauchte Emballagen der Position E 19 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893 bei Auflieferung in jedem Gewichte						9·5	8·0	1·5			
				bezw. vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		4. Zuckerrüben und Rübenschnitze, bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kojetein	Tobitschau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; bei den Zuckerrüben- und Rübenschnitzesendungen nebst dem tarifmässigen Aufladen auch Abladen durch Organe, bezw. auf Kosten der Parteien	Vom Tage der Eröffnung der Localbahn Kojetein—Tobitschau bis 30. September 1896	Localtarife	kr. 7·9	kr. 5·0	kr. 2·9	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen **nach** Tobitschau und Loboditz auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen **von** Tobitschau und Loboditz auf die reclamirende Firma als Aufgeberin (Versenderin) lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente dürfen einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen und werden nicht wieder zurückgestellt	
				Uhřitschitz	Tobitschau				6·7	4·0	2·7			
				bezw. vice versa										
			5. Rohzucker bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Tobitschau	Prerau loco				19·6	14·0	5·6			
				Tobitschau	Prerau transito für in der Richtung gegen Brodek, bezw. Radwanitz über Prerau hinaus gelegene Stationen				Verschieden	14·0 rücksichtlich Tobitschau-Prerau, plus der tarifmässigen Gebühr für Prerau-Bestimmungsstation, gekürzt um 4 kr. pro 100 kg	Verschieden			
			6. Grosshornvieh in Wagenladungen	Kojetein	Tobitschau				11·5	8·8	2·7			
				bezw. vice versa					pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens					

Besondere Bemerkungen.

Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma auf der Localbahn Kojetein—Tobitschau innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses beförderten Güter, bei welchen dieselbe in der Richtung **nach** Tobitschau und Loboditz als Empfängerin und in der Richtung **von** Tobitschau und Loboditz als Versenderin auf den Frachtdocumenten erscheint, zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind.

Rücksichtlich der Grosshornviehtransporte in der Strecke Kojetein—Tobitschau, bezw. vice versa, während der Geltungsfrist des Zugeständnisses, auf welche der Ausnahmetarif für Grosshornvieh in Wagenladungen als Frachtgut Anwendung findet, wird für die Quantumsberechnung bis zu einer Anzahl von 300 Wagen jede Wagenladung mit einem Gewichte von 10000 kg und bei Ueberschreitung von 300 Wagen jede Wagenladung über 300 mit einem Gewichte von 2000 kg in Rechnung gestellt.

Wird innerhalb der Geltungsfrist dieses Zugeständnisses durch die die Refactie reclamirende Firma auf der Localbahn Kojetein—Tobitschau ein Minimal-Verfrachtungsquantum von 30000 kg metr. Tonnen (à 1000 kg) an Gütern aller Art befördert, so wird gegen Vorlage der in der Rubrik „Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt etc." namhaft gemachten Documente für die laut Vorstehendem sub 1.—6. begünstigten Güter aus den bei einem Minimal-Verfrachtungsquantum von 25000 metr. Tonnen (à 1000 kg) zugestandenen ermässigten Frachtsätzen eine Superrefactie von 0·5 kr. pro 100 kg und für die übrigen Güter, bezüglich welcher vorstehend eine Frachtbegünstigung nicht fixirt ist, aus den **normalen** tarifmässigen Frachtsätzen eine Refactie von 0·5 kr. pro 100 kg vergütet. Bei Ermittlung des Minimal-Verfrachtungsquantums von 30000 metr. Tonnen (à 1000 kg) wird bezüglich jener Grosshornviehtransporte in der Strecke Kojetein—Tobitschau, bezw. vice versa, auf welche der Ausnahmetarif für Grosshornvieh in Wagenladungen als Frachtgut Anwendung findet, für **jede** Wagenladung nur ein Gewicht von 2000 kg zu Grunde gelegt, welches letztere zugleich auch für die Berechnung der Superrefactie bei diesen Transporten als Grundlage dient.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1420	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Loboditz	M.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom Tage der Eröffnung der Localbahn Kojetein-Tobitschau bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 48·3	kr. 36	kr. 12·3	Im Kartirungswege		
					Oderberg				51·4	38	13·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1421	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Leer retourgehende Bierfässer	M.-Ostrau	Loboditz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom Tage der Eröffnung der Localbahn Kojetein-Tobitschau bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 38·2	kr. 36·0	kr. 2·2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind und einen Rückvergütungsstempel der K.F.N.B. nicht bereits tragen dürfen, werden nicht wieder zurückgestellt	
				Oderberg					40·2	38·0	2·2			
1422	Südbahn-Gesellschaft	Königlich ungarischen Staatseisenbahnen	Möbel und Möbelgestelle, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, Möbelbestandtheile, unverpackt oder nur in Stroh oder Matten verpackt	Brassó	Triest	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten unter Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1895, Theil II, Heft 2	Verschieden	1410 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Möbel, Möbelgestelle und Möbelbestandtheile aus Holz (auch aus gebogenem Holze), in Kisten oder Fässern verpackt (Möbelbestandtheile, auch wenn in Leinwand verpackt)							950 Heller				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1423	**Oesterr. Nordwestbahn**	Reichenau a. K.-Solnitzer Localbahn	Maschinen, Maschinentheile, ferner Eisen und Eisenwaaren der Position E. 6 und 7. des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, in beliebigen Quantitäten	Častolowitz trans.	Reichenau a. K.	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Gebührentarif der Reichenau a. K.-Solnitzer Localbahn		50 % Nachlass von den bestehenden officiellen Frachtsätzen		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma Siegmund Fleischer in Reichenau a. K. als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente bis längstens Ende Februar 1896 einzureichen sind	Diese Frachtermässigung gilt nur für Transporte, welche für die neue Fabrik der Firma Siegmund Fleischer in Reichenau a. K. bestimmt sind.
1424	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Wolin, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Amberg	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. October 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Vebandsgütertarif Theil III, Heft 3, vom 1. Juni 1889	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·34 0·01 *)		Im Kartirungswege		*) Die unter den Frachtsätzen angegebenen Coursunterschiedsbeträge werden von den Frachtsätzen bis auf Weiteres **einfach** abgezogen. Die Gebühren für die zollamtliche Abfertigung in den bayerisch-österreichischen Grenzstationen sind in den Frachtsätzen bereits enthalten. Hinsichtlich der Einlagerung gelten für die Station Wolin die gleichen Bestimmungen wie für die Station Strakonitz
					Ansbach					1·84 0·01 *)				
					Augsburg					2·05 0·01 *)				
					Bamberg					1·76 0·02 *)				
					Erlangen					1·75 0·01 *)				
					Fürth					1·68 0·01 *)				
					Harsdorf					1·38 0·02 *)				
					Hof					1·26 0·02 *)				
					Ingolstadt C.B.					1·75 0·01 *)				
					Kempten					2·36 0·01 *)				
					Kulmbach					1·49 0·02 *)				
					Lichtenfels					1·59 0·02 *)				
					Mögeldorf					1·63 0·01 *)				
					München C.B.					1·81 0·01 *)				
					München O.B.					1·83 0·01 *)				
					München S.B.					1·81 0·01 *)				
					Nürnberg C.B.					1·64 0·01 *)				
					Nürnberg O.B.					1·63 0·01 *)				
					Würzburg					2·08 0·01 *)				
					Zirndorf					1·71 0·01 *)				
				oder umgekehrt										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1425	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K-32 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	Laibach transit	Rudolfswerth	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Transporte hat auf Kosten der Parteien zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	27 kr.	16 kr.	11 kr.	Im Kartirungswege		
1426	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eier russischer Herkunft	Podwoloczyska (Bhf.) trans.; Brody (Bhf.) trans.	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Heller: Podwoloczyska: a) 522 b) 494; Brody: a) 482 b) 458	Podwoloczyska: a) 443 b) 349; Brody: a) 398 b) 313	Podwoloczyska: a) 79 b) 145; Brody: a) 84 b) 145	Im Kartirungswege		
1427	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier russischer Herkunft	Husiatyn transit	Eger transit (für Süddeutschland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen sind entweder mit directen nach einer süddeutschen Station lautenden Frachtbriefen oder mit Frachtbriefen aufzugeben, welche auf die Station Eger lauten und mit der Bemerkung versehen sind, dass die betreffende Sendung nach Süddeutschland bestimmt ist. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Süddeutschland auch thatsächlich erfolgen, widrigenfalls die Fracht auf die für den Locoverkehr mit Eger bestehenden Frachtsätze erhöht wird. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr massgebend	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Verbandssätze	a) 646 Heller b) 507 Heller		Im Kartirungswege		
1428	Oester.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Malz	Segengottes Tečic	Stadlau (oder vice versa)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	36·8 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1429	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitze, Rübenschnitzabfälle, Presslinge und Zuckerrübenabfälle	Aujezd-Luhatschowitz	Ungar.-Ostra	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	11	9	2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)				10	9	1			
				oder vice versa										

1430 St.E.G.

Ergänzung.

In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 97, Posit. 1260 ex 1895 ist im Verkehre mit der Station Ungvár die Bestimmungsstation „Smichow“ auf „Smichow transit“ abzuändern und ferner die Bestimmungsstation „Prag Smichow B.E.B. trs.“ hinzuzufügen.

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 114 vom 28. September 1895, unter fortlaufender Nummer 1413, verlautbarten Frachtbegünstigung hat die eine Bestimmungsstation „Neu-Cerekwe“, und nicht „Neu-Derekwe“ zu lauten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 116. **Wien, 3. October 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben die nachstehenden Allerhöchsten Handschreiben allergnädigst zu erlassen geruht:

Lieber Graf Kielmansegg!

Ich finde Mich bestimmt, die von Meinem Gesammt-Ministerium für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder erbetene Demission in Gnaden zu gewähren.

Zugleich verständige Ich Sie, dass Ich unter Einem den Statthalter in Galizien Kasimir Grafen Badeni zu Meinem Ministerpräsidenten für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ernenne und mit der Bildung des neuen Ministeriums betraue.

Wien, 29. September 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p.

Lieber Dr. Ritter von Böhm!

Indem Ich Sie über Ihr Ansuchen von dem Amte Meines Finanzministers in Gnaden enthebe und Mir Ihre Wiederverwendung im Dienste vorbehalte, verleihe Ich Ihnen in Anerkennung Ihrer unter schwierigen Verhältnissen mit treuer Hingebung geleisteten ausgezeichneten Dienste taxfrei die Würde eines geheimen Rathes.

Wien, 30. September 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p.

Lieber Sectionschef Dr. Ritter von Wittek!

Indem Ich Sie über Ihr Ansuchen von der Leitung Meines Handelsministeriums in Gnaden enthebe, spreche Ich Ihnen für die in dieser wichtigen Verwendung mit treuer Hingebung und bewährter Fachkenntniss geleisteten ausgezeichneten Dienste Meinen Dank und Meine volle Anerkennung aus.

Wien, 30. September 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p.

Lieber Graf Badeni!

Indem Ich die Demission des Gesammtministeriums für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder annehme, ernenne Ich Sie zu Meinem Ministerpräsidenten für diese Königreiche und Länder und sehe Ihren Anträgen bezüglich der Bildung des neuen Ministeriums ehestens entgegen.

Wien, 29. September 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p.

Lieber Graf Badeni!

In Genehmigung Ihrer Anträge übertrage Ich Ihnen die Leitung Meines Ministeriums des Innern und ernenne den Feldzeugmeister Zeno Grafen Welsersheimb neuerlich zu Meinem Minister für Landesvertheidigung, den Dr. Paul Freiherrn Gautsch von Frankenthurn zu Meinem Minister für Cultus und Unterricht, den Präsidenten der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen Dr. Leon Ritter von Biliński zu Meinem Finanzminister unter gleichzeitiger provisorischer Betrauung desselben mit den bisher vom Minister Ritter von Jaworski versehenen Agenden, das Mitglied des Herrenhauses Johann Grafen Ledebur-Wicheln zu Meinem Ackerbauminister, den Oberlandesgerichts-Präsidenten in Graz Johann Grafen Gleispach zu Meinem Justizminister und den Sectionschef im Ministerium Meines Hauses und des Aeussern Hugo Freiherrn Glanz von Eicha zu Meinem Handelsminister.

Die diesbezüglichen, an dieselben gerichteten Handschreiben folgen im Anschlusse mit.

Wien, 30. September 1895.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p.

Lieber Dr. Ritter von Biliński!

Ich ernenne Sie zu Meinem Finanzminister und betraue Sie gleichzeitig provisorisch mit den bisher vom Minister Ritter von Jaworski versehenen Agenden.

Wien, 30. September 1895.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p.

Lieber Freiherr von Glanz!

Ich ernenne Sie zu Meinem Handelsminister.

Wien, 30. September 1895.

Franz Joseph m. p.

Badeni m. p.

Betriebsergebnisse der Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1893/94.

Die dem öffentlichen Verkehre dienenden Preussischen Staatseisenbahnen mit normaler Spurweite, einschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des preussischen Antheils an der Main-Neckar-Eisenbahn, hatten nach den amtlichen Veröffentlichungen Ende 1892/93 eine Gesammtlänge von 25.458·54 km. Hiezu traten im Laufe des Jahres 496·52 km, während 14·10 km in Abgang kamen, so dass die Gesammt-Bahnlänge Ende 1893/94 25.940·96 km betrug. Im Besitze des preussischen Staates befand sich ausserdem ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Güterverkehre dienenden Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk mit einer Gesammtlänge von 109·26 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für den nichtöffentlichen Verkehr, deren Länge sich auf 195·89 km belief. Von der Gesammtlänge der Bahnen für den öffentlichen Verkehr mit normaler Spurweite entfielen auf Hauptbahnen 18.598·52 km oder 71·70 pCt., auf Nebenbahnen 7342·44 km oder 28·30 pCt. Gegen das Vorjahr ist eine Vermehrung der Hauptbahnen um 183·86 km gleich 1·0 pCt., der Nebenbahnen um 298·45 km = 4·24 pCt. und des gesammten normalspurigen preussischen Bahnnetzes um 482·31 km = 1·89 pCt. eingetreten.

In welcher Weise das preussische Staatseisenbahnnetz seit 1870 erweitert worden ist, ergibt nachstehende Zusammenstellung:

Betriebsjahr	Bahnlänge zu Anfang des Jahres	Zugang im Laufe des Jahres		Bahnlänge am Ende des Jahres
		durch Neueröffnung von Strecken	durch Verstaatlichung von Privatbahnen	
	km	km	km	km
1870	3.195·17	49·86	—	3.245·03
1875	3.870·66	230·18	—	4.100·84
1879/80	5.255·28	794·14	—	6.049·42
1884/85	15.431·08	551·77	3.394·88	19.377·73
1889/90	22.961·33	683·29	87·98	23.732·60
1893/94	25.399·26	482·42	—	25.881·68

Das Anlagecapital für die Ende 1893/94 vorhandenen normalspurigen Preussischen Staatseisenbahnen, einschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des preussischen Antheiles an der Main-Neckar-Bahn, betrug 6.772,805.642 Mk. Die Betriebslänge der unter preussischer Staatsverwaltung für Rechnung des Staates unterhaltenen öffentlichen Eisenbahnen mit normaler Spurweite belief sich auf 25.944·59 km und hat gegen das Vorjahr um 311·22 km oder 1·21 pCt. zugenommen. An Bahnhöfen waren 2209 vorhanden; daneben bestanden 1225 Haltestellen und 746 Haltepunkte.

Die Gesammteinnahmen sind auf 961,323.757 Mk. gestiegen; sie zeigen gegen das Vorjahr eine Zunahme von 40,374.526 Mk. oder 4·4 pCt. Davon entfallen:

			im Betriebsjahre mehr oder weniger als im Vorjahre	
	Mk.	pCt.	Mk.	pCt.
auf den Personenverkehr	247,888.107	25·8	+ 13,056.529	5·6
„ „ Güterverkehr	658,614.940	68·5	+ 26,109.318	4·1
„ Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	6,692.469	0·7	+ 238.412	3·7
„ Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	10,067.595	1·0	+ 860.881	9·4
„ Erträge aus Veräusserungen	16,959.337	1·8	— 604.524	3·4
„ verschiedene sonstige Einnahmen	21,101.309	2·2	+ 713.910	3·5

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, sind die Einnahmen von 36.193 Mk. im Jahre 1892/93 auf 37.299 Mk. im Jahre 1893/94, mithin um 1106 Mk. oder 3·1 pCt. in die Höhe gegangen.

Die Gesammtausgaben, welche 579,163.279 Mk. betragen haben, sind um 1,889.600 Mk. oder 0·3 pCt. gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Von den Ausgaben entfallen:

			im Berichtsjahre mehr oder weniger als im Vorjahre	
	Mk.	pCt.	Mk.	pCt.
auf die persönlichen Ausgaben	260,240.703	44·9	+ 1,777.339	0·7
„ „ allgemeinen Kosten	32,092.801	5·5	+ 945.602	3·0
„ Unterhaltung der Bahnanlagen	64,825.117	11·2	+ 668.317	1·0
„ Kosten des Bahntransportes	117,388.184	20·3	— 3,165.922	2·6
„ Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände	85,836.996	14·8	— 1,056.469	1·2
„ Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen	6,353.729	1·1	— 3,758.025	37·2
„ Kosten der Benützung fremder Bahnanlagen und Beamten	3,774.791	0·7	+ 91.918	2·5
„ Kosten der Benützung fremder Betriebsmittel	8,650.958	1·5	+ 494.700	6·1

Im Verhältniss zur durchschnittlichen Betriebslänge, sowie zu den Leistungen der Betriebsmittel ist gleichfalls ein allgemeiner Rückgang der Gesammtausgaben eingetreten, und zwar betragen sie bei Zurückführung:

		im Berichtsjahre weniger als im Vorjahre	
	Mk.	Mk.	pCt.
auf 1 km mittlerer Betriebslänge	22.472	363	1·6
auf je 100.000 Wagenachs-Kilometer	6.203	256	4·0
auf je 1000 Locomotivnutz-Kilometer	2.542	37	1·4

Gegenüber den Gesammteinnahmen machen die Gesammtausgaben 60·25 pCt. gegen 63·09 pCt. im Vorjahre aus. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, welcher sich im Berichtsjahre auf 382,160.478 Mk. belaufen hat, ist um 42,264.126 Mk. oder 12·4 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen. Durch den Ueberschuss wurde eine Verzinsung des Anlagecapitals von 5·68 pCt. (gegen 5·15 pCt. im Jahre 1892/93) erzielt.

Im Berichtsjahre hat die allgemeine Wiederbelebung von Handel und Verkehr, welche nach dem Erlöschen der im August 1892 ausgebrochenen Choleraepidemie eingetreten war, weiter angedauert und zu einer Vermehrung sowohl des Umfanges, als auch der Erträgnisse des Personen- und Gepäcksverkehres geführt. Auch hat die Vergrösserung des Staatsbahnnetzes durch den Hinzutritt der Neubaustrecken, ferner die Errichtung neuer Haltestellen, sowie die dem Reiseverkehr fast während des ganzen Jahres günstige Witterung zur Verkehrssteigerung beigetragen; ebenso der Umstand, dass dem Berichtsjahre neben einem grossen Theil der Einnahmen aus dem Osterverkehr des Jahres 1893 auch die vollen Einnahmen aus dem Osterverkehr des Jahres 1894 zugeflossen sind.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre sind im Berichtsjahre auf 247,888.107 Mk. gestiegen, was gegen das Vorjahr ein Mehr von 13,056.529 Mark oder 5·6 pCt. ergibt, während die durchschnittliche Betriebslänge für die Personenbeförderung nur um 1·3 pCt. zugenommen hat. An den Gesammteinnahmen ist die Einnahme aus dem Personenverkehr im Berichtsjahre mit 25·8 pCt., gegen 25·5 pCt. im Vorjahre, betheiligt. Die auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr entfallende Einnahme, welche 1892/93 von 9690 Mk. auf 9449 Mk. zurückgegangen war, hat sich auf 9843 Mk., also um 394 Mk. oder 4·2 pCt. wieder erhöht. Die höchsten Einnahmen aus dem Personenverkehr sind im Betriebsjahre und im Vorjahre im Monate Juli, die niedrigsten im Februar erzielt worden. Im Durchschnitt hat die Monatseinnahme im Berichtsjahre 20,657.342 Mk., gegen 19,569.298 Mk. im Vorjahre, und die Tageseinnahme 679.145 Mk., gegen 643.374 Mk. im Vorjahre, betragen.

Von den Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre kommen:

auf die Personenbeförderung . .	241,083·989 Mk.	
„ „ Beförderung von Gepäck und Hunden	5,827.456 „	
„ sonstige Einnahmen	976.662 „	

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung allein haben gegen das Vorjahr um 12,515.838 Mk. oder 5·5 pCt. zugenommen. Auf die einzelnen Wagenclassen vertheilen sich die Einnahmen in folgender Weise:

	Mk.	pCt.
I. Wagenclasse . .	9,187.084	3·8
II. „ . .	58,962.288	24·5
III. „ . .	98,232.488	40·8
IV. „ . .	67,843.481	28·1
Militärbeförderung .	6,858.648	2·8
zusammen . .	241,083.989	

Der Antheil an der Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung ist dem Vorjahre gegenüber bei der IV. Wagenclasse von 26·9 pCt. auf 28·1 pCt. gestiegen, bei der Militärbeförderung unverändert geblieben und bei der III. Wagenclasse von 41 auf 40·8 pCt., bei der I. Wagenclasse von 4·1 auf 3·8 pCt. und bei der II. Wagenclasse von 25·2 auf 24·5 pCt. zurückgegangen. Die Gesammtzahl der beförderten Personen (d. i. der auf je eine ausgegebene Karte zurückgelegten Fahrten), welche sich im Vorjahre auf 324,530.111 belief, betrug im Berichtsjahre 347,853.763, hat sonach um 23,323.652 oder 7·2 pCt. zugenommen.

Von der Gesammtzahl der Reisenden entfallen:

auf die I. Wagenclasse . .	1,229.622	0·4 pCt.
„ „ II. „ . .	35,113.489	10·1 „
„ „ III. „ . .	176,896.850	50·9 „
„ „ IV. „ . .	129,166.105	37·1 „
„ Militärbeförderung . .	5,447.697	1·5 „
zusammen . .	347,853.763	

Bei den zurückgelegten Personen-Kilometern — 8.466,516.270 km — zeigt sich gegen 1892/93 eine Zunahme von 571,769.970 Personen-Kilometern oder 7·2 pCt. Auf jede Fahrkarte sind durchschnittlich 24·34 km, gegen 24·33 km im Vorjahre, zurückgelegt worden. Während die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallende Anzahl der Personen-Kilometer im Jahre 1892/93 von 321.788 auf 317.648 zurückgegangen war, ist sie im Berichtsjahre auf 336.180 gestiegen.

Während in Folge der stattgehabten Verkehrszunahme die auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge entfallende Einnahme gegen das Vorjahr gestiegen ist, hat sich diejenige für 1 Personen-Kilometer verringert. Es dürfte dies auf die stärkere Benützung der IV. Wagenclasse, sowie auf die umfassendere Benützung der Zeitkarten und die grössere Ausdehnung des Verkehres auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte zurückzuführen sein. An Rückfahrkarten sind im Berichtsjahre 42,320.396 verausgabt worden, was einer Zunahme von 1,282.882 Stück oder 3·1 pCt. entspricht. Eine noch grössere Steigerung weisen die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte auf, nämlich von 318.956 im Jahre 1892/93 auf 347.603 im Jahre 1893/94, mithin um 28.647 oder 9 pCt.; für jeden Reisenden ergibt sich eine durchschnittlich zurückgelegte Wegstrecke von 1048 km gegen 1054 km im Vorjahre. Aus dem Schlafwagenverkehr haben sich die Einnahmen im Jahre 1892/93 auf 490.680 Mk., 1893/94 auf 573.251 Mk. belaufen und sind auf sämmtlichen Schlafwagencoursen, mit Ausnahme der von der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft betriebenen Linie Köln—Calais, in die Höhe gegangen. Der Verkauf von Platzkarten zu den aus zusammenhängenden Durchgangswagen bestehenden D-Zügen hat in Folge erweiterter Einrichtung derartiger Züge eine Einnahme von 701.830 Mk. ergeben (gegen 30.636 Mk. im Vorjahre). Ende 1893/94 verkehrten D-Züge auf den Linien: Hamburg—Frankfurt (Main), Hamburg—Köln (Rhein), Berlin—Hamburg, Berlin—Köln (Rhein) über Hildesheim, Berlin—Köln (Rhein) über Hannover, Berlin—Eydtkuhnen, Berlin—Frankfurt (Main) über Halle—Eisenach—Bebra, Berlin—Frankfurt (Main) über Güsten—Sangerhausen—Nordhausen—Eichenberg—Bebra und Berlin—Frankfurt (Main) über Magdeburg—Kreiensen—Cassel—Giessen. Durch den Verkauf von Bahnsteigkarten ist ein Mehrbetrag von 335.181 Mk. erzielt worden. Dieses günstige Ergebniss ist auf die Bahnsteigsperre bei einer grösseren Anzahl von Strecken und wichtigeren Stationen zurückzuführen.

Bei dem Güterverkehre ist dem Vorjahre gegenüber gleichfalls eine nicht unerhebliche Steigerung eingetreten. In erster Linie ist dies auf die nämlichen Ursachen zurückzuführen, welche zu einer Hebung des Personenverkehres geführt haben; es haben aber auch der während eines Theiles des Jahres dem Wettbewerb der Stromschiffahrt ungünstige Wasserstand, sowie die Vermehrung der Versandte einzelner Massengüter, namentlich aussergewöhnlich zahlreiche und ausgedehnte Versandte von Stroh, Heu und Futtermitteln aus Anlass des in Mittel- und Süddeutschland hervorgetretenen allgemeinen Futtermangels auf die Entwicklung des Güterverkehres einen günstigen Einfluss ausgeübt. Die Einnahmen aus dem gesammten Güterverkehr (d. h. einschliesslich des Betriebs- und Baudienstgutes, des Postgutes, des Militärgutes und der lebenden Thiere) sind auf 658,614.940 Mk. — gegen das Vorjahr mehr 26,109.318 Mk. oder 4·1 pCt. — gestiegen. Der Antheil des Güterverkehres an den Gesammteinnahmen beträgt im Berichtsjahre 68·5 pCt. Für 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge wurden im Güterverkehre im Jahre 1893/94 25.648 Mk., gegen 24.952 Mk. im Jahre 1892/93, vereinnahmt, so dass eine Zunahme von 696 Mk. oder 2·8 pCt. zu verzeichnen war. Es vertheilen sich die Einnahmen aus dem Güterverkehr:

	Mark	pCt.
auf Eil- und Expressgut . . .	13,865.249	2·1
„ Frachtgut	579,397.565	88·0
„ Postgut	916.154	0·1
„ Vieh	19,562.409	3·0
„ Militärgut, Leichen, Dienstgut u. s. w.	44,873.563	6·8

Bei sämmtlichen Güterclassen ist eine Vermehrung der Einnahmen eingetreten. An der Mehreinnahme ist das Frachtgut mit 24,158.575 Mk. oder 4·4 pCt., der Viehverkehr mit 1,415.438 Mk. oder 7·8 pCt., das Eil- und Expressgut mit 411.762 Mk. oder 3·1 pCt., das Militär- und frachtpflichtige Dienstgut mit 112.563 Mk. oder 0·3 pCt., sowie das Postgut mit 10.980 Mk. oder 1·2 pCt. betheiligt. Bei einigen wichtigeren Frachtartikeln zeigt sich eine aussergewöhnlich starke Steigerung, so bei Düngemitteln eine solche um 19 pCt., bei Rüben um 26 pCt., bei Zucker um 23 pCt., bei Roheisen um 10 pCt.

Die Einnahmen aus dem Telegrammverkehre haben sich von 498.650 Mk. im Jahre 1892/93 auf 501.340 Mk. im Jahre 1893/94, somit um 2690 Mk. oder um 0·5 pCt. erhöht.

An Telegrammen sind zur Beförderung gelangt:

gebührenfreie Staatstelegramme	18 848
Privatdepeschen	1,227.432

Auf ein Telegramm entfallen gleichwie im Vorjahre 41 Pf. Bei den Privatdepeschen zeigt sich eine Zunahme von 17.383 oder 1·4 pCt.

Der Betrag der persönlichen Ausgaben, welcher gegen das Vorjahr um 1,779.339 Mk. gestiegen ist, hat sich auf 260,240.703 Mk. belaufen. Im Verhältniss zu den Gesammtausgaben ergibt sich eine Vermehrung von 44·5 Ct. im Jahre 1892/93 auf 44·9 pCt. im Jahre 1893/94, also um 0·4 pCt. Das Personal der Eisenbahn-Verwaltung hat insgesammt bestanden aus 108.003 Beamten und 171.577 Arbeitern. Die Anzahl der Beamten zeigt eine Zunahme von 961 oder 0·9 pCt., die der Arbeiter dagegen eine Abnahme von 4001 oder 2·3 pCt. gegen das Vorjahr. Von den Beamten und Arbeitern entfallen:

	Beamte	Arbeiter
auf die Betriebsverwaltung . .	103.131	132.752
„ „ Werkstättenverwaltung .	3.066	38.542
„ „ Gasanstaltsverwaltung .	43	283
„ „ Neubauverwaltung . . .	1.763	—

Von der Gesammtzahl der Beamten waren 94.652 oder 87·6 pCt. etatsmässig und 13·351 oder 12·4 pCt. ausseretatsmässig angestellt.

Unter den sächlichen Ausgaben haben die allgemeinen Kosten (mit 32,092.801 Mk.) 945.602 Mk. oder 3·0 pCt. mehr als im Vorjahre betragen. An Kosten für Bureaubedürfnisse sind 560.982 Mk. oder 11·2 pCt., an solchen für Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Diensträume 662.529 Mk. oder 5·9 pCt. weniger als im Vorjahre verausgabt worden. Die elektrische Beleuchtung hat auch im Berichtsjahre eine nicht unwesentliche Erweiterung erfahren, indem die Anzahl der vorhandenen Bogenlampen um 493, diejenige der Glühlampen um 3267 vermehrt wurde. Im Ganzen waren 3265 Bogen- und 14.528 Glühlampen in Betrieb, von denen der grösste Theil den elektrischen Strom aus eigenen Werken erhält.

Für verlorenes, verdorbenes oder beschädigtes Transportgut ist die Ersatzleistung in die Höhe gegangen von 306.226 Mk. im Jahre 1892/93 auf 404.632 Mk. im Berichtsjahre, oder um 98.406 Mk. = 32·1 pCt. Diese Mehrausgabe ist vorzugsweise darauf zurückzuführen, dass nach den Bestimmungen der am 1. Jänner 1893 in Kraft getretenen Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und des internationalen Uebereinkommens über den Frachtverkehr die Ersatzpflicht der Eisenbahn-Verwaltung für in Verlust gerathenes oder beschädigtes Transportgut gegenüber den früheren Bestimmungen erhöht worden ist.

Für die Unterhaltung der Bahnanlagen sind insgesammt 64,825.117 Mk. aufzuwenden gewesen, was gegen 1892/92 einer Mehrausgabe von 668.317 Mk. oder 1 pCt. entspricht. Die Länge der zu unterhaltenden Geleise war 48.230·41 km gegen 47.205·67 km im Vorjahre. Die Kosten für die Beschaffung der Schienen haben von 16,067.797 Mk. im Vorjahre auf 16.578.348 Mk. im Berichtsjahre, mithin um 510.551 Mk. oder 3·2 pCt. zugenommen.

Der Betriebsmittelpark ist im Berichtsjahre wesentlich vermehrt worden. Ende 1893/94 waren vorhanden:

		Beschaffungskosten
10.687	Locomotiven . . .	mit 450,576.296 Mk.
17.444	Personenwagen . .	„ 162.910.841 „
4.583	Gepäckswagen . . .	„ 31,550.233 „
211.935	Güterwagen	„ 604,216.265 „

Aus den laufenden Betriebseinnahmen wurden 32 Locomotiven, 206 Personenwagen und 1405 Güterwagen mehr beschafft als ausgemustert, während sich die Zahl der Gepäckswagen durch vermehrte Ausrangirung um 90 Stück verminderte. Die Beschaffungskosten der gesammten, am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Betriebsmittel beziffern sich auf 1.249,253.635 Mk. oder 18·5 pCt. des verwendeten Anlagecapitals.

An Werkstätten waren am Schlusse des Berichtsjahres vorhanden: 61 Hauptwerkstätten, 17 Nebenwerkstätten und 202 Betriebswerkstätten; darunter befanden sich 51 Werkstätten mit mehr als 300 Arbeitern, 40 mit mehr als 50 bis 300 Arbeitern und 189 mit 50 oder weniger Arbeitern. Das zur Erledigung der Verwaltungsgeschäfte, sowie zur Beaufsichtigung und Leitung der Arbeiten erforderliche Beamtenpersonal aller Werkstätten belief sich im Berichtsjahre, wie im Vorjahre, auf durchschnittlich 3066 Köpfe. Arbeiter waren durchschnittlich täglich im Jahre 1892/93 39.019, im Jahre 1893/94 38.542 in Thätigkeit. Der Betrag der Gesammteinnahmen und -Ausgaben der Werkstättenverwaltung bezifferte sich im Vorjahre auf 89,877.700 Mk., im Berichtsjahre auf 87,107.759 Mk., ist mithin um 2,769.941 Mk. oder 3·1 pCt. gefallen. — Ende 1893/94 waren ferner 66 Gasanstalten der eigenen Verwaltung, darunter 18 für Steinkohlen- und 48 für Fettgas, im Betrieb. Das im Gasanstaltsbetrieb im Berichtsjahre beschäftigte Personal hat im Durchschnitt täglich 43 Beamte und 283 Arbeiter betragen. Die gesammten Einnahmen und Ausgaben der Gasverwaltung haben sich von 2,233.987 Mk. im Vorjahre auf 2,127.282 Mk. im Berichtsjahre vermindert.

Im Jahre 1893/94 haben sich 233 Entgleisungen und 168 Zusammenstösse, gegen 290 Entgleisungen und 212 Zusammenstösse im Vorjahre, ereignet. — Verunglückt sind im Jahre 1893/94, ausschliesslich der Selbstmörder, 1896 Personen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Pöchlarn — Kienberg - Gaming: Errichtung eines Beamtenwohngebäudes sammt Nebengebäude: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung eines Beamtenwohngebäudes sammt Nebengebäuden nächst der Station Kienberg-Gaming für den 3. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 17.867.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauliche Herstellungen in Laube.) Für die Herstellung eines Importmagazines, einer Importrampe und für die hiedurch bedingte Geleiseumgestaltung in der Umschlagstation Laube wurde die Baubewilligung ertheilt. [21. September, Z. 55.033.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Bauliche Veränderungen in der Station Senftenberg.) Die Herstellung eines Anbaues an das Aufnahmsgebäude und die Umgestaltung des bestehenden Gebäudes in der Station Senftenberg behufs Erweiterung der bestehenden und Schaffung neuer Naturalwohnungen wurde genehmigt. [21. September, Z. 55.035.]

— (Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Praskačka.) In der Personenhaltestelle Praskačka wird an das bestehende Aufnahmsgebäude ein Bureauanbau hergestellt und der Warteraum umgestaltet. [21. September, Z. 55.034.]

— (Brückenverstärkung.) Das Project für die Verstärkung der hölzernen Strassenbrücke über den Wilden Adler-Fluss im Zuge der Zufahrt zur Station Lititz wurde genehmigt. [18. September, Z. 54.590.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Eisenbrod—Tannwald: Schwellenvermehrung.) In Folge der erhöhten Fahrgeschwindigkeit wurde in den Bögen eine Vermehrung der Schwellen vorgenommen.
[18. September, Z. 45.950.]

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Erweiterung der Station Morchenstern.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project, betreffend Erweiterung der Station Morchenstern der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, wurde zur Ausführung genehmigt.
[18. September, H.-M.-Z. 53.378.]

Böhmische Commercialbahnen. (Errichtung einer Haltestelle in km 19·4/5: Politische Begehung). Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat hinsichtlich des von der Direction der Böhmischen Commercialbahnen vorgelegten Projectes für die Errichtung einer Haltestelle bei km 19·4/5 der Linie Rokycan—Nezvěstic die politische Begehung auf den 9. October anberaumt. [G.-I.-Z. 18.294.]

Neutitscheiner Localbahn. (Umgestaltung der Haltestelle Schönau: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Neutitscheiner Localbahn vorgelegten Projectes, betreffend

a) die Umgestaltung der Personen-Haltestelle Schönau zu einer Halte- und Ladestelle,
b) die Herstellung einer Schleppbahn zu Zwecken und auf Kosten der Firma S. Adler & Söhne in Schönau von der erwähnten Haltestelle zum Etablissement dieser Firma,
c) die Erbauung eines Wächterhauses mit anstossender Wartehalle nebst Nebengebäude und Brunnen in der Haltestelle Schönau

die politische Begehung auf den 5. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Frič betraut. [H.-M.-Z. 56.357.]

Localbahn Rohrbach-Seelowitz. (Schleppbahn zur Seelowitzer Zuckerfabrik: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Projectes für den innerhalb des Fabrikshofes der Firma Robert & Comp. gelegenen Theil der Schleppbahn zur Seelowitzer Zuckerfabrik die politische Begehung auf den 4. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [H.-M.-Z. 56.356.]

Grazer Tramway. (Weichenverbindung.) Das von der Grazer Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project einer Weichenverbindung am Ende der Reitschulgasse in km 0·2/3 wurde zur Ausführung genehmigt. [20. September, H.-M.-Z. 53.875.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Eisenbahn Wien - Aspang. (Locomotivprüfung.) Am 2. März fand die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der Eisenbahn Wien-Aspang bestimmten Personenzugslocomotive mit Schlepptender statt, welche in der Locomotivfabrik zu Wr. Neustadt neu erbaut wurde und die Bahninventarsnummer 7 und die Fabriksnummer 2416 trägt. Dieselbe gehört der Serie III c an und ist nach den mit Handelsministerialerlass vom 16. December 1890, Z. 43.467, genehmigten Typenplänen hergestellt. Der Locomotivkessel hat die gesetzliche Probe gut bestanden. Die Maschine hat im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist, Laufachsen sind nicht vorhanden. Die drei Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschine hat horizontale aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Heussinger und ist aussenliegend, das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen; zwischen der ersten und zweiten Achse sind Balanciers vorhanden. Der Kessel hat vollständige Armatur. Die Locomotive hat ausserdem noch ein variables Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse auf Tender und Wagenzug, Spindelbremse und Dampfheizungsvorrichtung. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht der Maschine in ausgerüstetem Zustand beträgt 35·8 t. Die Probefahrt fand auf der 16·9 km langen Strecke von Wien nach Biedermannsdorf statt, und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 60 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 50·7 km per Stunde erreicht. In Anbetracht dieses günstigen Ergebnisses wurde die vorbeschriebene Locomotive als für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf der Eisenbahn Wien-Aspang für vollkommen geeignet bezeichnet.
[Z. 42.039.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Beförderung des Arbeiterzuges Nr. 2253 von Krasna nach Hotzendorf mit verkehrt gestellter Locomotive.) Für den Arbeiterzug Nr. 2253/2853, welcher an jedem auf einen Sonn- oder Feiertag folgenden Werktag von Krasna nach Neutitschein verkehrt, wird die Locomotive, das Zugbegleitungspersonale und die Wagengarnitur als Güterzug Nr. 2872/2262 von Neutitschein nach Krasna befördert. Bei der Beförderung dieser Züge mittelst Locomotiven mit Schlepptendern musste bisher die Locomotive für den Zug Nr. 2253/2853 in Krasna gedreht und, da in Neutitschein keine Drehscheibe vorhanden ist, sodann abermals zum Umdrehen nach Krasna gesendet werden, damit dieselbe in der Station Neutitschein für die nächste Fahrt in normaler Stellung (Rauchfang voran) bereit war. Um nun diese Locomotiv-Leerfahrten zwischen Neutitschein und Krasna auflassen zu können, hat die k. k. General-Inspection auf Grund des Punktes 56 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe die Bewilligung ertheilt, den Arbeiterzug Nr. 2253 in der Strecke und Richtung Krasna—Hotzendorf mit verkehrt gestellter Locomotive (Tender voran) an der Zugsspitze unter Einhaltung der in der Instruction für den Verkehr der Züge angeführten Sicherheitsmassnahmen befördern zu lassen. Nach dieser Instruction darf nämlich bei solchen Fahrten die fahrplanmässige längste Fahrzeit nicht unterfahren werden, und es ist auf dem vorausgehenden Tender ein Zugbegleiter als Tenderwache zu postiren, dem die Beobachtung der Bahn und der Signale auf der zu befahrenden Strecke obliegt.

Berichtigung. In der im Vrdgs.-Bl. Nr. 113 gebrachten Notiz, betreffend die Herstellung einer Blockireinrichtung bei den elektrischen Distanzsignalen in der Station Tannwald der Südnorddeutschen Verbindungsbahn soll es in der 17. und 18. Zeile statt „in die Stellung auf" heissen: „aus der Stellung".

Nachrichten aus Ungarn.

Ah. Auszeichnungen. Das ungarische Amtsblatt vom 23. September publicirt folgendes Ah. Handschreiben:

Ueber Vorschlag Meines ungarischen Ministers à latere verleihe Ich in Anerkennung ihrer auf dem Gebiete des Eisenbahndienstes erworbenen Verdienste: dem Generaldirector der Kaschau-Oderberger Eisenbahn Peter Ráth und dessen gesetzlichen Nachkommen den ungarischen Adel mit dem Prädicate de Ruttka, dem Generaldirector-Stellvertreter derselben Eisenbahn Heinrich Falk Meinen Eisernen Kronenorden dritter Classe, Beiden mit Nachsicht der Taxen, endlich dem Oberinspector der genannten Bahn Philipp Rindskopf das Ritterkreuz Meines Franz Joseph-Ordens.

Gegeben zu Schönbrunn, am 5. September 1895.

Franz Joseph m. p.
Baron Samuel Jósika m. p.

Projectirte Localbahn Sajó-Ecseg—Szendrö—Torna (Boldvathalbahn). (Concessionsurkunde.) Der „Vásuti és közlekedési közlöny" Nr. 112 vom 18. September und dessen darauf folgende Nummern verlautbart die mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 22. Juni, Z. 63,296, erflossene Concessionsurkunde zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Sajó-Ecseg—Szendrö—Torna (Boldvathalbahn) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 79). Die Concessionärin dieser 58 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie ist die Boldvathalbahn-Actiengesellschaft als Rechtsnachfolgerin des ursprünglichen Projectanten und Concessionswerbers Josef Szabó, Advocat in Miskolz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41 ex 1893, Vorconcession Post 4). Das Actiencapital der projectirten Eisenbahn ist mit 1,900.000 fl., d. i. mit 32.758 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, und entfallen von obiger Summe 116.000 fl. zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel. Die projectirte Linie wird von der Station (bisherigen Haltestelle) Sajó-Ecseg der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigen, den Lauf des Boldvathales (Comitat Borsod) verfolgend, in der Endstation Torna mit der Localbahn Kassa (Kaschau) -Torna (Comitat Abauj) verbinden. Die Bezeichnung Boldvathalbahn wird fernerhin für die Gesammtlinie Sajó-Ecseg—Szendrö—Torna—Kassa gelten. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind herzustellen und einzurichten:

1. die entsprechend zu erweiternde und als Station für den Gesammtverkehr einzurichtende derzeitige Haltestelle Saljó-Ecseg der Linie Fülek—Miskolcz,
2. Boldva, Station für den Gesammtverkehr,
3. Finke, Haltestelle und für den Güterverkehr in Wagenladungen,
4. Edelény, wie 2 und Wasserstation,
5. Szendrö-Lád Haltestelle (wie 3),
6. Szendrö Station (wie 2),
7. Szallana (wie 2),
8. Szin-Perkupa, Wasserstation (wie 4),
9. Szillás (wie 2),
10. Nádaska (wie 3),
11. Boldva-Vendéyi (wie 3),
12. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Endstation Kassa der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa, der Linie Legenye-Mihály—Kassa und Kassa—Torna der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Linie Csácza—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Massnahmen zur Erzielung eines möglichst dichten Wagenverkehres.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe hat, wie aus Budapest berichtet wird, bereits die umfassendsten Massnahmen ergriffen, um im Ausstellungsjahre den höchstgesteigerten Anforderungen der Verkehrsdichtigkeit entsprechen zu können. Der Wagenpark wird bis zum Frühjahr successive durch Einfügung einer sehr grossen Anzahl neuer Wagen in solchem Masse completirt werden, dass im Bedarfsfalle die Möglichkeit gegeben sein wird, die Fahrintervalle auf 2 bis 3 Minuten zu verkürzen, d. h. die Wagen fast ununterbrochen auf einander folgen zu lassen. Um die Leistungsfähigkeit noch mehr, auf den zulässig höchsten Grad, zu steigern, sollen an gewissen Tagen und zu gewissen Stunden ausser den grossen Waggons, deren Anzahl namhaft vermehrt wird, ständig Doppelwagen in Betrieb gesetzt werden.

Staatsbrücke für Eisenbahn-, Strassenfuhrwerk- und Fussgeherverkehr über die Donau in Budapest nächst dem Zollamte. (Vollendungstermin.) Die am Vámháztér (Zollamtsplatz) im Bereiche des IV. Budapester Stadtbezirkes (Innerstadt) im Bau begriffene Staatsbrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90) schreitet ihrer Vollendung entgegen und wird, bei fernerer Andauer des günstigen Wasserstandes, voraussichtlich noch im Laufe des Jahres dem Verkehre übergeben werden. Am rechten Donauufer wird der Brückenkopf bereits fast ganz von der Eisenconstruction überragt, welche zur Zeit noch auf einem starken Holzgerüst ruht. Auf der linken Seite ist der Strompfeiler bereits bis zur Sohle gediehen; im Caisson ist der untere Raum vollständig mit Beton ausgefüllt; in den nächsten Tagen wird die Mauerung des Pfeilers über den Wasserspiegel gelangen und dieser innerhalb Monatsfrist vollendet sein. Dem bisherigen Projecte zufolge werden die Geleise der derzeit noch mit Pferden betriebenen Budapester Strassenbahn-Gesellschaft in Fortsetzung der Boulevard-Linie über die Zollamtsbrücke, jene der Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe aber über die zu erbauende Staatsbrücke am Eskütér (Schwurplatz [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100]) führen, so zwar, dass die donaurechtsuferseitigen Stadtbezirke (Buda [Ofen]) Verbindung mit den Linien beider Gesellschaften erhalten werden. Der Bau der Zollamtsbrücke wurde Ende 1894 (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 119 ex 1894) begonnen und wird voraussichtlich innerhalb Jahresfrist vollendet sein.

Ausland.

Deutsches Reich. (Uebergang der Thüringischen Hauptbahnen in das Eigenthum des preussischen Staates.) Die Weimar-Geraer, die Saal- und die Werra-Eisenbahn gingen am 1. October und die Eisenbahnen von Eisfeld nach Unterneubrunn und von Hildburghausen nach Friedrichshall gehen am 1. November in das Eigenthum des preussischen Staates über. Die Verwaltung derselben ist vom Tage ihres Ueberganges an den Staat der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt übertragen.

— (Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Bahnen.) Auf der Tagesordnung der am 21. September in Kiel stattgefundenen 52. gemeinschaftlichen Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten standen folgende Anträge: Aenderung der Fassung des § 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften; Ergänzung des § 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften; Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin, in der bestehenden Fassung des § 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften: „Auf Sendungen, welche ausnahmsweise nicht mit direct nach dem Zollauslande lautenden Frachtbriefen, sondern zunächst nach einer Binnenstation aufgegeben und von dort aus entweder sofort oder nach vorübergehender Lagerung daselbst mit der Eisenbahn oder zu Wasser nach dem Zollauslande weiter verfrachtet werden, finden die in der Güterclassification vorgesehenen Ermässigungen und Begünstigungen nur unter folgenden Bedingungen Anwendung“ hinter dem Worte „Binnenstation“ einzuschalten: „oder nach einander nach verschiedenen Binnenstationen.“ — Die Tarifirung von Hüten in Kisten, Hutstumpen und neuer in einander gesetzter Papierfässer. — Aufnahme des Artikels „Sectbehälter“ in den § 24 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften. — Die Ausdehnung der Beförderungserleichterungen in § 35 der Allgemeinen Tarifvorschriften auf Fischrogen (Fischeier); Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona: „die Beförderungserleichterungen des § 35 der Allgemeinen Tarifvorschriften auf den von den Seehafenstationen an binnenländische Fischzuchtanstalten zum Versandt gelangenden Fischrogen (Fischeier) auszudehnen.“ — Aenderung der Position „Oelfrüchte“ und „Oelsaaten“ des Specialtarifes I. — Aenderung der Bestimmungen über den Ausschluss der Haftung für die frachtfrei beförderten Privatwagendecken. — Frachtfreie Hinbeförderung von Privatladegeräthen nach der Versandtstation des Gutes. (Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction Münster.) — Aufnahme von Asphaltplatten und von Dachpappe (Steinpappe, Theerpappe) in den Specialtarif für bestimmte Stückgüter. — Aufnahme von Aetzkalilauge in den Specialtarif I. (Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg.) — Die Tarifirung von Altzink (alten Zinkwaaren). — Aufnahme von Papier aus Holzzellstoff-Abfällen unter die Packpapiere des Specialtarifes I. — Klarstellung der Positionen „Graphit“ der Specialtarife II und III. — Versetzung von Kalialaun im Falle der Ausfuhr in den Specialtarif III. — Die Tarifirung von amerikanischem Eichen-, Kiefern- und Nussbaumholz. (Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona.) — Die Detarifirung von „Papier, altes, bedruckt oder beschrieben u. s. w.“ — Die Detarifirung von Rosshaaren. — Tarifirung von Bastabfällen. — Tarifirung der Abschnitte (Abfallstücke) von Platten und Blechen; Antrag der Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, dass der Schlusssatz der Erläuterung zu der Position „Eisen- und Stahlabfälle, auch Weissblechabfälle“ des Specialtarifes III, lautend: „Hiezu gehören auch der Abfall von Eisen- und Stahldraht, ebenso Dreh-, Bohr-, Feil- und Hobelspäne u. dgl., sowie Enden von Schienen und Schwellen,“ folgendermassen abgeändert werde: „Hiezu gehören auch der Abfall von Eisen- und Stahldraht, ebenso Dreh-, Bohr-, Feil- und Hobelspäne u. dgl., Enden von Schienen und Schwellen, sowie Abschnitte (Abfallstücke) von Platten und Blechen.“ Da unter den am Schluss zugesetzten Theil auch Weissblechabfälle fallen, so würde ferner der Zusatz „auch Weissblechabfälle“ in der Position „Eisen- und Stahlabfälle“ zu streichen sein. — Tarifirung von angeschönten Erdfarben. — Aufnahme gebrauchter Farbholzspäne (ausgekochtes Farbholz) in den Specialtarif III. (Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln.) — Aufnahme von „Käseabfall“ unter die Düngemittel des Specialtarifes III. — Tarifirung von Lederkohle. — Aufnahme von Bauxit in die Position „Thon, roh u. s. w.“ des Specialtarifes III. (Antrag der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg.) — Aufnahme von Selenschlamm (Abfallschlamm aus der Schwefelsäurefabrikation) in den Specialtarif III.

— (Vieh-Staffeltarife.) Vom Preussischen Staatsrath war zur Erleichterung der schwierigen Lage der Landwirthschaft u. A. auch die baldige Einführung der auf den östlichen Staatsbahnen geltenden niedrigen Staffeltarife für Vieh für alle übrigen Landestheile befürwortet worden. Im Landeseisenbahnrath, der im Juli gutächtlich gehört wurde, waren die Ansichten nahezu gleich getheilt; 15 Mitglieder, darunter die Mehrzahl der landwirthschaftlichen Vertreter, sprachen sich dafür und 16 Mitglieder dagegen aus. Das kgl. Staatsministerium hat sich nach eingehender Prüfung der abgegebenen Gutachten in Uebereinstimmung mit dem Staatsrath im Interesse der Förderung und Erleichterung des Viehverkehres für die allgemeine Einführung der auf den östlichen Staatsbahnen bestehenden niedrigeren Viehtarife in dem ganzen Staatsbahnnetz entschieden. Die Durchführung der Massregel erfolgte ab 1. October.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Italien. (Verkehr über Venedig.) Die Verwaltung der Adriatischen Eisenbahnlinien hat vor einigen Jahren bereits zur Förderung des Verkehres im Hafen von Venedig dort eine commercielle Agentur gegründet, welche auf Grund besonders

billig erstellter Tarife den Umschlag in Venedig, sowie die Spedition und Verzollung der Güter besorgt und neuerdings, um die Ausfuhr von Gütern nach den Häfen von Dalmatien, Albanien, der Levante, Tunis, Tripolis, dem Rothen Meere und Ostindien zu erleichtern, in Verbindung mit den Schiffahrts-Gesellschaften Navigazione Generale Italiana und Puglia einen Specialdienst über Venedig auf folgender Grundlage organisirt: Die Sendungen in gewöhnlicher Fracht werden als nach der Station Venezia marittima betrachtet und behandelt, und es finden darauf je nach den Verhältnissen die für den internen oder internationalen Verkehr bestehenden Vorschriften Anwendung. Für den Transport von Venedig nach den ausländischen Häfen gelten nach dem „L. T." die Transportbestimmungen der beiden Schiffahrts-Gesellschaften. Nach Uebergabe des Gutes an Bord des Schiffes in Venedig haftet für dasselbe die Schiffahrts-Gesellschaft, gegen welche der Besitzer des Connossements etwaige Klagen zu richten hat. Die Sendungen müssen an die commercielle Agentur der Rete Adriatica in Venedig adressirt sein, und der Absender muss auf den Papieren genau verzeichnen: a) den Namen des Bestimmungshafens, b) den Namen des Empfängers oder statt dessen die Anweisung „an Ordre", c) den Namen der Schiffahrts-Gesellschaft, welche den Transport bis zum Bestimmungshafen besorgen soll. Das Connossement wird von der Agentur der Schiffahrts-Gesellschaft in Venedig ausgefertigt, und zwar auf Grund der ihr von der commerciellen Agentur der Rete Adriatica gemachten, auf den Frachtbriefen beruhenden Angaben. Ein Exemplar des Connossements wird mit der Abfertigungsanzeige durch die commercielle Agentur dem Empfänger übersandt. Die Fracht wird auf Grund der allgemeinen, der Special- oder Localtarife, welche für den internen Verkehr gelten, und nach Massgabe der internationalen allgemeinen Special- oder Ausnahmetarife berechnet, wenn es sich um Sendungen aus dem Auslande handelt. Für den Seetransport sind die besonderen Tarife vorbehalten. Von den Stationen der Rete Adriatica aus kann die Sendung für die ganze Transportstrecke frankirt oder in Ueberweisung aufgegeben werden; ab Stationen der Rete Adriatica können die Sendungen entweder nur für den Eisenbahn-Transport oder aber auch für den Seeweg, hingegen die aus dem Ausland kommenden Sendungen nur für den Eisenbahn-Transport frankirt werden. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Donaustruden. (Regelung der Schiffahrt anlässlich der im Herbste 1895 und im Winter 1895/96 vorzunehmenden Regulirungsarbeiten.) Laut Kundmachung der Statthalterei in Linz vom 19. September 1895, Z. 16.166/VI, haben anlässlich der im kommenden Herbste und Winter vorzunehmenden Arbeiten und Sondirungen an der Donau am Greiner Schwalle und im Struden zur Regelung der Schiffahrt folgende Bestimmungen in Kraft zu treten:

1. Wenn der Wasserstand am Strudner Pegel bis 1·0 m ober Null gesunken ist, ist die Schiffahrt durch den Greiner Schwall und durch den Struden täglich von 12 Uhr Mittags bis 5 Uhr Nachmittags eingestellt.
2. Für die thalfahrenden Fahrzeuge wird der Greiner Schwall und Struden in der Zeit von 10 bis 12 Uhr Vormittags offen gehalten; im Falle bis ½10 Uhr Vormittags ein Gegenzug für die Fahrt durch den Struden signalisirt wird, bleibt das Signal bis 11 Uhr Vormittags aufgezogen.
3. Die den Struden bis 12 Uhr Mittags und nach 5 Uhr Nachmittags passirenden Fahrzeuge dürfen nur längs des rechten Ufers, d. i. durch den Canal fahren, und ist eine Fahrt über das Bombengehächel oder die Wildniss untersagt.

Getreideverkehr im Bereiche der ungarischen Donaustrecken. (Registrirungszwang der mit Getreide und Mahlproducten beladenen Schiffe.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister die Einführung eines Registrirungszwanges für die mit Getreide und Mahlproducten beladenen Schiffe angeordnet, welche Budapest und die oberhalb dieses gelegenen Donau-Einbruchstationen auf der Bergfahrt passiren, um danach beurtheilen zu können, welche Quantitäten als Transitgut direct per Schiff exportirt, und welche sowohl ab Budapest weiterhin per Bahn verfrachtet, als auch für den dortigen Localconsum und den Mühlenbedarf gelöscht werden. Aus diesem Anlasse müssen künftighin die täglich mit den Fahrzeugen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, anderer Unternehmungen und mit den Schiffen der Privatunternehmer einlangenden Getreidesendungen pünktlich registrirt und publicirt werden.

Fiumaner Hafen. (Probefahrt des für den Dienst im Fiumaner Hafen bestimmten Remorqueurs und Pumpendampfers „Elöre".) Am 15. September wurde der auf Rechnung der kgl. ungar. Fiumaner Seebehörde auf der Fiumaner Schiffswerfte erbaute, für den Dienst im Fiumaner Hafen bestimmte Remorqueur und zugleich Pumpendampfer „Elöre" der commissionellen Probe unterzogen. Sowohl die Probefahrt nach Pola, als die Schnelligkeits-, Dauerfahrts- und Pumpenproben ergaben ein durchaus befriedigendes Resultat. Die Pumpfähigkeit der Maschine beträgt anstatt der vertragsmässig bedungenen 250 Liter per Secunde 346 Liter, und entspricht die nach den neuesten Principien der Schiffbaukunst ausgeführte Construction allen Anforderungen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechneuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken Wulkow — Stolzenhagen und Stolzenhagen — Callies (insgesammt 57·26 km) der Eisenbahn-Direction Bromberg, von denen die erstere am 1. September eröffnet wurde, während die letztere voraussichtlich am 15. October dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, sind vom Tage der Betriebseröffnung der an den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg anschliessenden Strecke Stolzenhagen — Callies als Vereinsbahnstrecken zu betrachten. Ferner sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten, und zwar vom Tage der Betriebseröffnung ab: die 20·83 km lange Theilstrecke Düben — Pretzsch der Nebenbahn Eilenburg - Pretzsch (Eisenbahn-Directionsbezirk Halle) und die 11.359 km lange Localbahn Postelberg-Laun der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Die nachstehend verzeichneten Strecken der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, und zwar Stollberg—Altchemnitz (20·98 km) nebst Curve Höhlteich—Niederdorf (0·48 km) und Olbernhau—Neuhausen i. Sachsen (11·49 km), welche am 1. October dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn), Nr. 26 (grossh. Oberhessische Eisenbahnen), Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg) und Nr. 36 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld) sind neu herausgegeben worden; ferner ist zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover) der IV. Nachtrag erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse werden aufgehoben: das im December 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 19 nebst Nachtrag I, sowie die im Mai, bezw. Juni 1891 und September 1893 ausgegebenen Verzeichnisse Nr. 26, 35 und 36.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXVIII. Stückes.) Das am 30. September herausgegebene CLXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 1447: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 24. September 1895, Z. 78.492, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Salzburg - Umgebung im Herzogthume Salzburg nach Galizien.

Nr. 1448: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 19. September 1895, Z. 24.238, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Kreisen Mostar und Travnik im Occupationsgebiete nach Dalmatien.

— (Inhalt des CLXXIX. Stückes.) Das am 1. October herausgegebene CLXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1449: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 25. September 1895, Z. 146.408, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Patzau und Netolitz als Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Nr. 1450: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. September 1895, Z. 152.343, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Galizien nach Böhmen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Bayerisch - Hessisch - Pfälzischer Personenverkehr.

Abänderung des Einführungstermines des Nachtrages I.

Der Nachtrag I zum Tarif für den Oesterreichisch-Bayerisch-Hessisch-Pfälzischen Personenverkehr, welcher im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 103 vom 3. September 1895 mit Wirksamkeit vom 15. October 1895 verlautbart wurde, gelangt erst mit 1. November 1895 zur Einführung.

Die im besagten Tarife für den Verkehr zwischen Stationen der verstaatlichten Böhm. Westbahn und Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen ausgewiesenen Fahrpreise und Gepäcksgebühren bleiben demnach noch bis 1. November 1895 in Kraft.

Wien, am 30. September 1895. [735]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Abänderung des Einführungtermines des neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den Bayerisch-Oesterreichischen Personen- und Gepäcksverkehr, welcher im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 102 vom 31. August 1895 mit Wirksamkeit vom 15. October 1895 verlautbart wurde, gelangt erst mit 1. November 1895 zur Einführung.

Demnach bleiben sowohl der Tarif für den Bayerisch-Oesterreichischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. Mai 1893, wie die im Tarife für den Oesterreichisch-Bayerisch-Hessisch-Pfälzischen Personenverkehr vom 1. Juni 1893 enthaltenen Fahrpreise zwischen Stationen der verstaatlichten Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen andererseits bis 1. November 1895 in Kraft.

Wien, am 30. September 1895. [736]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung neuer Stationen.

Mit sofortiger Giltigkeit gelangen neue Frachtsätze für die Stationen Grünthal, Harthau i. Erzgeb., Jahnsdorf i. Erzgeb., Neuhausen i. Sachsen und Neukirchen i. Erzgeb., sowie theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Obersdorf - Beutha und Stollberg zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Wien, am 30. September 1895. [737]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages X.

Am 1. November 1895 gelangt Nachtrag X zum Tarife vom 1. October 1892 für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderung eines Stationsnamens.
2. Aufhebung von Frachtsätzen.
3. Neue und geänderte Frachtsätze.
4. Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren und des Kilometerzeigers.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. November 1895 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind ab 15. October 1895 durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 30. September 1895. [738]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Kleiefrachtsatzes.

Mit Giltigkeit vom 1. October 1895 wird in dem vom 1. November 1893 an giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, des obgenannten Verbandes auf Seite 327 der Schnittsatz der Station Neisse von 138 Pfennig auf 128 Pfennig berichtigt.

Budapest, am 30. September 1895. [739]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Westdeutscher Eisenbahnverband. (Beförderungserleichterungen im Verkehr von den deutschen Ostseehäfen.) Die in den besonderen Tarifvorschriften unter II B1 des Verbandsgütertarifes im Verkehr von den deutschen Nordseehäfen vorgesehenen Beförderungserleichterungen werden vom 1. October ab auch im Verkehr von den deutschen Ostseehäfen unter den tarifmässigen Voraussetzungen gewährt.

Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). (Nachtrag I zum Gütertarif.) Am 1. October trat zum Verbandsgütertarif für den Französisch-Deutschen Eisenbahnverkehr (über Belgien), Theil II, Heft 1a, der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Ausnahmetarife 7 und 11 und des Ausnahmetarifes für die eilgutmässige Beförderung von Lebensmitteln.

Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. (Nachtrag I zum Gütertarif.) Am 1. October trat der Nachtrag I zum Tarif für den vorbezeichneten Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält neben Aenderungen des Tarifes neue Entfernungen für die Stationen verschiedener Neubaustrecken der Directionsbezirke Frankfurt a. M., Bromberg, Breslau und Kattowitz, ferner Aenderungen einiger Ausnahmetarife, sowie zwei neue Ausnahmetarife, nämlich:

a) für Dachschiefer,
b) für Getreide u. s. w. zur Ausfuhr über See.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1431	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regiegüter der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen	Rücksichtlich der Strecken der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Für gewöhnliche Eilgüter	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	0·80	pro 100 kg und 1 km in Kreuzern ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf Dienststellen der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen als Empfänger, bezw. Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Bei den zur Verwendung für Betriebs- und Bauzwecke bestimmten Gütern muss eine Dienststelle der bosn.-herz. Staatsbahnen als Empfänger, dagegen bei den nach der Verwendung zum Versandt gelangenden Gütern eine solche als Absender erscheinen. Hiedurch tritt das im Verordnungs-Blatte Nr. 31 sub Post 485 publicirte Zugeständniss ausser Kraft
						Für ermässigte Eilgüter				0·60				
						Für Frachtgüter in beliebigen Mengen				0·34				
						Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				0·30				
						Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				0·26				
1432	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Swolenowes St.E.G.	Prag St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	15·2 kr.	11·0 kr.	4·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1433	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Antonienhütte	Königsfeld St.E.G.	Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hiefür	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband, Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890	Bestehen keine	Mark 0·84 *)		Im Kartirungswege		*) Courszuschläge für alle deutschen Stationen in Mark pro 100 kg: a) 0·01, b) 0·02, c) 0·03, d) 0·04. Bis auf Weiteres kommen die Courzuschläge unter b) zur Anwendung
				Bobrek						0·85 *)				
				Borsigwerk						0·85 *)				
				Gleiwitz						0·84 *)				
				Kattowitz						0·81 *)				
				Königshütte O.S.						0·83 *)				
				Laurahütte						0·82 *)				
				Ludwigsglück						0·86 *)				
				Morgenroth						0·83 *)				
				Schwientochlowitz						0·82 *)				
				Tarnowitz						0·86 *)				
				Zabrze						0·84 *)				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1434	K.k.St.B.		Coaks	Staab	Rokycan	Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres längst. bis Ende December 1896	Localtarif	17 kr.	14 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1435	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		C e m e n t	Szczakowa	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende September 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	46·2 kr.	41·0 kr.	5·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1436	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Brünn K.F.N.B. loco	Friedek-Mistek	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	68·9 kr.	43·0 kr.	25·9 kr.	Im Kartirungswege		
1437	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Zuckerrüben	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, St. Johann a. d. March, Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	G ö d i n g	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen Holics und Göding durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	11·0 kr.	7·0 kr.	4·0 kr.	Im Kartirungswege		Werden zur Beförderung der nebenbezeichneten Sendungen Wagen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen mit einem Ladegewichte von 15000 kg verwendet, so erfolgt die Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für 11200 kg pro Wagen. Hiedurch wird das im Verordnungs-Blatte Nr. 135 ex 1894, sub Post 2115, publicirte Frachtzugeständniss gegenstandslos
			Rübenschnitze und Saturationsschlamm	G ö d i n g	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, St. Johann a. d. March, Gross-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)				11·0 kr.	7·0 kr.	4·0 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1438	Böhmischen Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Bösig Hirschberg Weisswasser	Woken	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	6·1 6·1 7·6		20 Percent	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1896	
1439	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl der Pos. E 6 des Tarifes, Theil I, eingereiht in den Ausnahmetarif XXIV (Pos. Nr. 7) des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarifes	Mährisch-Ostrau	Triest S.B. und Freihafen S.B. Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verbandstarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarif	174 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	159 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer	15 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1440	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hopfen in Ballots und Ballen	St. Peter im Saunthale	Saaz (k.k.St.B. und B.E.B.)	a) Bei Aufgabe in Einzelsendungen. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg c) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 1353 Heller b) 482 " c) 252 "	Verschieden	Im Kartirungswege		
1441	Südbahn-Gesellschaft		Quarzsand	Divacca transit	Budapest S.B. loco und transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durch die Partei	Bis Ende December 1896	Localtarif	152 Heller incl. ungar. Steuer	128*) Heller incl. ungar. Steuer	24 Heller	Im Kartirungswege		

*) Auf den obigen Frachtsatz von 128 Hellern wird **bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen à 1000 kg während vorbezeichneter Begünstigungsdauer** ein weiterer Nachlass von 10 Hellern pro 100 kg im Rückvergütungswege zugestanden.
Die Rückvergütung erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 117. Wien, 5. October 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concession zum Baue und Betriebe eines in km 438·8/9 der Linie Wien—Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn abzweigenden und zur Spinnerei und Webereifabrik der Firma A. Meinl's Erben in Wien führenden normalspurigen Schleppgeleises.

Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn die Concession zum Baue und Betriebe eines in km 438·8/9 der Linie Wien—Tetschen abzweigenden und zur Spinnerei und Webereifabrik der Firma A. Meinl's Erben in Wien führenden normalspurigen Schleppgeleises unter Einhaltung eines viermonatlichen Bauvollendungstermines ertheilt.

Wien, am 12. September 1895. Z. 49.185.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 28. September 1895, Z. 56.560, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Mit Note vom 7. September 1895 hat die k. und k. österreichisch-ungarische Gesandtschaft in Bern dem schweizerischen Bundesrath zur Uebermittlung an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass gemäss den Bestimmungen des „Reichsgesetzblattes für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, LIII. Stück“ und des im „Ungarischen Reichsgesetzblatt“ vom 25. Juli 1895 publicirten Gesetzartikels XL vom 15. Juli 1895 die k. und k. Bosnabahn am 27. Juli 1895 an die Betriebsdirection der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen übergeben wurde und nunmehr unter der Verwaltung des k. und k. Reichs-Finanzministeriums steht, und dass, nachdem die Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht beigetreten sind, nunmehr auch die Strecken der k. und k. Bosnabahn in der in Gemässheit des Art. 1 des Uebereinkommens aufgestellten Liste zu streichen sind.

Gestützt auf diese Mittheilung, hat das genannte Centralamt in Anwendung des Art. 58, Abs. 3, des internationalen Uebereinkommens die k. und k. Bosnabahn von der Liste gestrichen. Diese Streichung tritt vorbehaltlich der in Ausführung begriffenen Transporte (Art. 58, Abs. 4) unverzüglich in Kraft.

Den bei dem internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten wurde mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 23. September d. J. davon gemäss Art. 57, Z. 1, des Uebereinkommens Kenntniss gegeben, mit dem Ersuchen, die interessirten Eisenbahn-Verwaltungen in üblicher Weise zu verständigen.

Wien, am 28. September 1895.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 29. September 1895, Z. 56.777, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Schreiben vom 19. September 1895 hat das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, unter Deutschland A. II.

Nr. 71, 79 und 81 aufgeführten Eisenbahnen (Saal-, Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn) am 1. October d. J., und die zur Zeit dem internationalen Uebereinkommen nicht unterworfenen Eisenbahnen von Eisfeld nach Unterneubrunn und von Hildburghausen nach Friedrichshall am 1. November d. J. in das Eigenthum und den Betrieb der kgl. preussischen Staatsbahnverwaltung übergehen.

Die drei erstgenannten Eisenbahnen sind demzufolge in der Liste als besondere Eisenbahn-Unternehmungen gestrichen worden. Die beiden letztgenannten Eisenbahnen dagegen treten vom Tage ihres Ueberganges an die Staatsverwaltung in den internationalen Transportdienst, ohne dass es in dieser Hinsicht einer Aenderung der Liste bedürfte.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des Uebereinkommens den Vertragsstaaten für sich und zur Benachrichtigung der am internationalen Uebereinkommen interessirten Eisenbahnen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 24. September d. J. Kenntniss gegeben.

Wien, am 29. September 1895.

Eröffnung des Betriebes auf den Localbahnen Branowitz-Pohrlitz und Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt.

Am 17. September 1895 wurden die Localbahnen Branowitz-Pohrlitz und Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten auf der Strecke Branowitz—Pohrlitz die Station Pohrlitz für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestelle Grosshof für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güterverkehr (Wagenladungen), die Haltestelle Priebitz für den Personen- und Gepäcksverkehr; auf der Strecke Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz Stadt dagegen die Station Seelowitz Stadt für den Gesammtverkehr zu Eröffnung.

Der Betrieb dieser beiden Localbahnen wird von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn geführt.

Amtsantritt Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers Freiherrn Glanz von Eicha.

Im grossen Empfangssaale des Handelsministeriums hat am 2. October Mittags die Vorstellung des Beamtenkörpers des Handelsministeriums bei dem neuernannten Handelsminister Sr. Excellenz Freiherrn von Glanz stattgefunden. Es waren erschienen sämmtliche Sectionschefs unter Führung Sr. Excellenz des Herrn Dr. Ritter von Wittek, alle Departements- und Abtheilungsvorstände, die Abtheilungsvorstände der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen unter Führung des Herrn Sectionschefs Freiherrn von Lilienau, die Abtheilungsvorstände der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen und Herr Hofrath Ritter von Wacek mit den Vorständen des Postsparcassenamtes.

Se. Excellenz Herr Sectionschef Dr. Ritter von Wittek hielt folgende Ansprache:

„Euer Excellenz! Hochgeehrter Herr Minister! Als rangältester Sectionschef des Handelsministeriums habe ich die Ehre, Euer Excellenz beim Antritte Ihres hohen Amtes Namens der Beamten des Ministeriums und seiner incorporirten Dienststellen ehrerbietig zu begrüssen. Das Handelsministerium beglückwünscht sich, in Euer Excellenz einen obersten Chef zu erhalten, der, aus der hohen Schule der Staatskunst hervorgegangen, den Agenden des Handels und Verkehres seit Langem berufsmässig nahesteht, und dessen hervorragende Leistungen auf diesem Gebiete allbekannt sind. Euer Excellenz sind uns kein Fremder. Schon bisher durfte dieses Haus Euer Excellenz in gewissem Sinne zu den Seinigen zählen; es freut sich, Euer Excellenz fortan ganz und allein zu besitzen.

Gestatten Euer Excellenz, die Beamten des Ressorts Ihrem gütigen Wohlwollen zu empfehlen. Wir Alle werden uns nach besten Kräften bestreben, den von Ihnen vorgezeichneten Gesichtspunkten nachzukommen, und wir werden hiebei geleitet sein nicht nur von pflichtmässiger Diensttreue, sondern auch von dem Gefühle persönlicher Anhänglichkeit."

Se. Excellenz der Herr Handelsminister Freiherr von Glanz erwiderte mit folgenden Worten:

„Euer Excellenz! Ich bitte Euer Excellenz, meinen herzlichsten Dank für die freundlichen Worte entgegenzunehmen, mit welchen Sie mich im Namen der Herren Beamten des Handelsministeriums und der ihm aggregirten Dienststellen zu begrüssen die Güte hatten. Mit bewährter Umsicht haben Euer Excellenz selbst in letzter Zeit die Leitung des Ressorts geführt, und die in so huldvollen Worten Ihnen zu Theil gewordene Allerhöchste Anerkennung bekundet, in welch ausgezeichneter Weise Euer Excellenz den Ihnen übertragenen schwierigen Aufgaben gerecht zu werden gewusst haben. Wollen Euer Excellenz mit Ihren reichen Erfahrungen und Kenntnissen auch mir zur Seite stehen und in der Erfüllung der uns gemeinsam obliegenden Amtspflichten mich mit Ihrer vielerprobten Hingebung und Thatkraft unterstützen.

Meine hochgeehrten Herren! Nicht als ein Fremder trete ich in Ihre Mitte; seit einer langen Reihe von Jahren ist es mir in meinem bisherigen Wirkungskreise gegönnt gewesen, mit dem Handelsministerium und einer grossen Zahl seiner ausgezeichneten Mitglieder in nahe Berührung zu treten. Diese, ich darf wohl sagen, freundschaftlichen Beziehungen haben mich ermuthigt und erleichtern es mir, das verantwortungsvolle Amt anzutreten, welches die Gnade Sr. Majestät mir anvertraut hat.

Ein weites Feld der Thätigkeit ist dem Handelsministerium zugewiesen; tief greift sein Wirken ein in das Erwerbs- und Verkehrsleben, und in seine Obhut ist ein grosser und wichtiger Theil der Massnahmen gestellt, welche die Förderung des Volkswohlstandes und das Wohlergehen der arbeitenden Classen bezwecken. Ich bin mir der schwierigen Aufgabe, die meiner harrt, wohl bewusst. Um sie zu lösen, bedarf ich jener opferwilligen und hingebungsvollen Unterstützung, die in diesem Hause traditionell ist. Um diese Unterstützung bitte ich Sie heute, wo ich das erste Mal vor Sie trete.

Zugleich bitte ich Sie auch, mir Ihr volles Ver-

trauen zu schenken. Aus der Beamtenlaufbahn hervorgegangen, bringe ich Ihren Interessen und Wünschen ein volles und warmes Verständniss entgegen. Ihr Wohl, meine hochgeehrten Herren, wird mir daher stets am Herzen liegen.

So lassen Sie mich denn ein inniges Zusammenwirken mit Ihnen erhoffen und daraus die Zuversicht schöpfen, dass es uns in vereinter Arbeit gelingen wird, den zahlreichen und schwierigen Anforderungen gerecht zu werden, welche der Dienst unseres allgeliebten allergnädigsten Kaisers und Herrn an dieses Amt stellt."

Nach erfolgter Vorstellung der Beamten des Handelsministeriums bei Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister Freiherrn von Glanz verabschiedeten sich dieselben unter Führung des Herrn Sectionschefs Freiherrn von Weigelsperg von Sr. Excellenz dem bisherigen Leiter des Handelsministeriums Sectionschef Dr. Ritter von Wittek, welcher den Herren seinerseits den herzlichsten Dank für die ihm während der Dauer seiner Amtsführung gewährte Unterstützung aussprach.

Eisenbahnverkehr im Monate August 1895

und Vergleich der Einnahmen der ersten acht Monate 1895 mit jenen der gleichen Periode 1894.

Im Monate August 1895 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 15. August die 0·895 km lange Theilstrecke Woronienka—Oesterr.-ungar. Grenze der k. k. Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka;

am 19. August die 8·717 km lange Localbahn Göpfritz—Gross-Sieghartz. Den Betrieb besorgt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

In Ungarn:

Am 15. August die 14·795 km lange Anschlussstrecke von Körösmezö bis zur österr. Grenze. Mit dem Tage der Eröffnung dieser Theilstrecke der kgl. ungar. Staatsbahnlinie Mármaros-Sziget—Körösmezö wurde die Linie Stanislau—Woronienka—Mármaros-Sziget dem Gesammtverkehr übergeben. Auf der Strecke von Stanislau bis zur Wechselstation Körösmezö führt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen den Betrieb, auf der restlichen Strecke hingegen die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen;

am 23. August die 44·11 km lange Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Im Monate August 1895 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 17,361.847 Personen und 9,713.622 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 31,668.517 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1066 fl. — Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 16,114.969 Personen und 9,200.293 t Güter 31,431.173 fl. oder per Kilometer 1086 fl., daher resultirt für den Monat August 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·8 pCt.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 31. August 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 103,738.155 Personen und 70,613.727 t Güter, gegen 97,598.410 Personen und 68,341.084 t Güter im Jahre 1894, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 220,250.882 fl., im Vorjahre auf 222,591.688 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres 29.664 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.798·2 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1895 auf 7425 fl., gegen 7729 fl. im Vorjahre, das ist um 304 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1895 auf 11.138 fl., gegen 11.594 fl. im Vorjahre, das ist um 456 fl., mithin um 3·9 pCt ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten acht Monate 1895 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1895 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. K. k. Staatsbahn Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn)	81.774
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	57.825
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	34.335
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	31.037
5. Leoben-Vordernberger Bahn	25.023
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23.520
7. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	23.255
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.575
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.660
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	18.038
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.346
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.183
13. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.148
14. Böhmische Nordbahn	13.450
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.145
16. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	10.944
17. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.706
18. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.523
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.442
20. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.072
21. Eisenbahn Wien-Aspang	8.778
22. Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.104
23. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.864
24. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.237
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	20.852
2. Localbahn Swoleňowes-Smečna	19.470
3. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	17.462
4. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	15.344
5. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	13.500
6. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	13.167
7. Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11.427

8.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.070
9.	Eisenbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald	10.194
10.	Kuttenberger Localbahn	9.717
11.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.482
12.	Bozen-Meraner Bahn	9.336
13.	Neutitscheiner Localbahn	8.223
14.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	7.691
15.	Budapester Localbahnen	7.657
16.	Localbahn Dolina-Wygoda	7.526
17.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges.	7.407
18.	Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	7.226
19.	Wittmannsdorf - (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn	6.329
20.	Localbahn Innsbruck - Hall i. T (Dampftramway)	6.321
21.	K. k. Staatsbahn Königshan - Schatzlar (im Privatbetriebe)	6.046
22.	Localbahn Petroszény-Lupény	5.341
23.	Gölnitzthal-Bahn	4.699
24.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.491
25.	Poprádthal-Bahn	4.415
26.	Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	4.371
27.	Unterkrainer Bahnen	4.244
28.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4.056
29.	Bukowinaer Localbahnen	3.920
30.	Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	3.854
31.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.783
32.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.771
33.	Ungthal-Bahn	3.692
34.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.579
35.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.546
36.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	3.433
37.	Kremsthal-Bahn	3.413
38.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.334
39.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	3.300
40.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.282
41.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.198
42.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.165
43.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.916
44.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.877
45.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.847
46.	Zagorianer Bahn	2.821
47.	Szamosthal-Bahn	2.803
48.	Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.795
49.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.744
50.	Háromszéker Localbahnen	2.716
51.	Localbahn Eperies-Bartfeld	2.700
52.	Torontaler Localbahnen	2.690
53.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.662
54.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.557
55.	Localbahn Asch-Rossbach	2.552
56.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.549
57.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.502
58.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.499
59.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.475
60.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.463
61.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.437
62.	Localbahn Kaschau-Torna	2.410
63.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	2.382
64.	Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic	2.355
65.	Mühlkreis-Bahn	2.331
66.	Localbahn Zsebely-Csakovár	2.266
67.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.261
68.	Localbahn Plan-Tachau	2.246
69.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.232
70.	Terret-Kowásznaer Localbahn	2.176
71.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.094
72.	Böhmische Commercialbahnen	2.073
73.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.065
74.	Localbahn Auspitz	2.063
75.	Steyrthal-Bahn	2.060
76.	Localbahn Wotic-Selčan	2.003
77.	Slavonische Localbahn	1.980
78.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.951
79.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.929
80.	Mährische Westbahn	1.907
81.	Biharer Vicinalbahnen	1.896
82.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.879
83.	Löcsethal-Bahn	1.861
84.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.860
85.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.846
86.	Muranythal-Bahn	1.782
87.	Csetnekthal-Bahn	1.780
88.	Szilágysager Eisenbahn	1.776
89.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.672
90.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.669
91.	Székler Eisenbahn	1.638
92.	Welser Localbahn	1.632
93.	Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.632
94.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.617
95.	Zsitvathal-Bahn	1.614
96.	Gailthal-Bahn	1.610
97.	Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	1.599
98.	Kolomeaer Localbahnen	1.559
99.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.525
100.	Murthal-Bahn	1.520
101.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.497
102.	Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma	1.470
103.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.458
104.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.426
105.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.422
106.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.414
107.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.302
108.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.300
109.	Localbahn Körös-Belovár	1.291
110.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.281
111.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.214
112.	Békéser Comitatsbahnen	1.135
113.	Matraer Vicinalbahnen	1.108
114.	Felek-Fogaraser Localbahn	1.107
115.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.092
116.	Friauler Localbahn	1.080
117.	Localbahn Steinamanger-Rum	1.078
118.	Localbahn Versec—Kubin-Dunapart	1.072
119.	Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	1.050
120.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	1.004
121.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	993
122.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	949
123.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	946
124.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	944
125.	Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	895
126.	Békes-Csánader Localbahn	786
127.	Localbahn Borossebes-Menyháza	705
128.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	675

129. Localbahn Kaposvár-Mocsolád	660
130. Localbahn Warasdin-Golubovec	598
131. Taraczthal-Bahn	162

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten acht Monaten 1895 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	13·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	5·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	5·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3·3
Böhmische Nordbahn	2·8
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	2·3
Eisenbahn Wien-Aspang	1·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	0·8
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	0·03

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	141·0
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	88·0
Localbahn Haraszti-Ráczkev	48·6
Localbahn Zsebely-Csakovár	38·2
Localbahn Ruma-Vrdnik	32·4
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	31·5
Localbahn Petroszény-Lupény	27·0
Localbahn Kaschau-Torna	22·3
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	18·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	16·3
Localbahn Swoleňowes-Smečna	16·2
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	16·2
Békés-Csánader Localbahn	13·9
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	13·8
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	13·6
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	13·6
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	12·9
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	12·6
Budapester Localbahnen	12·4
Biharer Vicinalbahn	11·2
Localbahn Wodňan-Prachatitz	11·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	10·5
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	9·9
Localbahn Strakonitz-Winterberg	9·1
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	8·9
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	8·5
Számosthal-Bahn	8·4
Bozen-Meraner Bahn	8·4
Kremsthal-Bahn	8·1
Localbahn Warasdin-Golubovec	7·8
Localbahn Vinkovce-Brčka	7·6
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	7·5
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	7·2
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	7·0
Haromszéker Localbahnen	6·9
Localbahn Eperies-Bartfeld	6·9
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	5·7
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	5·7
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	5·4
Székler Eisenbahn	5·4
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	5·1
Poprádthal-Bahn	5·1
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	4·9
Kuttenberger Localbahn	4·8
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	4·8
Localbahn Budapest-Lajosmizse	4·7
Slavonische Localbahn	4·6
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	4·5
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4·5
Felek-Fogaraser Localbahn	4·5
Localbahn Mösel-Hüttenberg	4·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	4·3
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	4·2
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	4·2
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	4·1
Neutitscheiner Localbahn	3·8
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	3·8
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	3·8
Löcsethal-Bahn	3·7
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3·7
Vicinalbahn Száthmár—Nagybánya	3·2
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	2·9
Szilágysager Eisenbahn	2·9
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	2·5
Localbahn Asch-Rossbach	1·8
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	1·1
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	0·7

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten acht Monaten 1895 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
K. k. Staatsb. Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn	0·04
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	0·2
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·5
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·9
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·1
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	3·5
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	3·7
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	6·4
Mohács-Fünfkirchner Bahn	7·0
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	7·1
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	14·0

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Torontaler Localbahnen	0·4
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	0·6
Mühlkreis-Bahn	0·9
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	0·9
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	0·9
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1·9

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1895 (Kilometer)	1894 (Kilometer)	Im Monate August 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate August 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August 1895 (Kilometer)	1894 (Kilometer)
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.944	7.840	4,928.056	2,134.168	3,205.178	5,156.573	8,361.751	1.053	8,007.744	1.021	+ 3·1	7.936	7.840
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	7.884	7.889	893	3.305	4.198	280	3.639	243	+ 15·2	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	17.612	42.132	9.502	59.399	68.901	391	66.444	378	+ 3·4	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	....	7.404	....	6.002	6.002	750	5.423	678	+ 10·6	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	7.703	2.952	2.157	5.772	7.929	396	6.434	322	+ 23·0	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.378	321	1.304	493	1.797	112	1.557	97	+ 15·5	16	5
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	12.250	1.872	2.655	2 604	5.259	135	4.261	109	+ 23·9	39	39
Gailthal-Bahn	31	21	7.254	1.323	2.438	2.717	5.155	166	3.556	169	— 1·8	31	3
Gleisdorf-Weiz	15	15	9.257	2.660	2.419	2.565	4.984	332	4.550	303	+ 9·6	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	4	...	1.700	123	331	202	533	133	....	...	...	0·5	...
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4 080	5.396	487	5.105	5.592	169	7.417	225	— 24·9	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	24 044	5.412	12.920	8 063	20.983	236	23.714	266	— 11·3	89	89
Mährische Westbahn	90	90	12.472	7.348	4.387	12.166	16.553	184	16.229	180	+ 2·2	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.403	5.813	265	1.744	2.009	402	2.222	444	— 9·5	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	...	14.344	2.016	6.347	5.221	1.1568	152	....	...	...	76	...
Plan-Tachau	13	...	3.753	1.034	1.054	1.232	2.346	180	....	...	...	12	...
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.114	1.240	275	1.150	1.425	84	1.384	81	+ 3·7	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	6.116	963	1.216	1.044	2.260	226	2.128	213	+ 6·1	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	11 115	2.297	3.274	4.244	7.518	235	7.382	231	+ 1·7	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	37.002	17.977	17.561	40.241	57.802	431	50.173	374	+ 15·2	134	96
Vöcklabruck-Kammer	11	11	10.163	1.903	2.716	1.871	4.587	417	4.429	403	+ 3·5	11	11
Welser Localbahn	54	54	16.946	3.269	5.212	3.818	9.030	167	10.129	188	— 11·2	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	14.098	22 074	3.010	7.944	10.954	644	12.780	752	— 14·4	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	13.097	1.640	3.883	2.455	6.338	226	5.697	203	+ 11·3	28	28
Wotic-Selčan	17	...	4.253	919	1.387	1.191	2 578	152	....	...	...	17	...
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.357	30.093	243	8.360	8.603	1.075	9.912	1.239	— 13·2	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	3.344	10.222	903	8.789	9.692	404	10.727	447	— 9·6	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	909	5.286	73	2.672	2.745	549	2.409	482	+ 13·9	5	5
Matzleinsdorf - Praterstern (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	213.683	94.570	5.556	51.166	56.722	7.090	55 951	6.994	+ 1·4	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	240.526	768.210	63.996	484 966	548.962	5.435	496 875	4.920	+ 10·5	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	265.898	155.518	124.507	301.816	426.323	1.332	418.837	1.309	+ 1·8	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	86.623	204.174	65.065	240.075	305.140	1.641	312.540	1.680	— 2·3	186	186
Linie lit. B	236	236	197.464	272.563	136.952	385.195	522.147	2 212	502.547	2.129	+ 3·9	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	49.797	56.772	19.795	107.413	127.208	1.398	127.845	1.405	— 0·5	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	1,032.628	1,080.682	676.077	2,305.476	2,981.553	2.878	2,939.378	2.837	+ 1·5	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	102.958	31.714	25.915	27.748	53.663	207	56.867	220	— 5·9	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	60.132	83.306	33.685	162.224	195.909	3.061	189.567	2 962	+ 3·3	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	14.137	50.620	3.993	28.370	32.363	2.158	30.308	2.021	+ 6·8	15	15

Vom 1. Jänner bis 31. August 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. August 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
28,010.493	15,949.411	16,750.922	41,151.107	57,902.029	7.296	16,186.884	41,139.610	57,326.494	7 312	— 0·2	10.944	10.968	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
48.645	52.358	5.360	20.159	25.519	1.701	5.479	19.591	25.070	1.671	+ 1·8	2.552	2.507	Asch-Rossbach
122.644	266.029	59.651	400.271	459.922	2.613	62.769	424.672	487.441	2.770	— 5·7	3.920	4.155	Bukowinaer Localb.
. . . . .	50.689	. . . .	40.132	40.132	5.017	. . . .	41.141	41.141	5.143	— 2·4	7.526	7.715	Dolina-Wygoda
47.196	18.328	13.208	34.074	47.282	2.364	14.187	32.573	46.760	2.338	+ 1·1	3.546	3.507	Fehring-Fürstenfeld
38.101	3.335	7.542	3.972	11.514	720	5.085	985	6.070	1.214	— 40·7	1.080	1.821	Friauler Bahn
72.160	12.781	14.499	17.063	31.562	809	14 282	15.763	30.045	770	+ 5·1	1.214	1.155	Fürstenfeld-Hartberg
38.147	9.116	12.215	21.044	33.259	1.073	2.350	1.206	3.556	1.185	— 9·5	1.610	1 778	Gailthal-Bahn
51.325	21.632	12.896	19.081	31.977	2.132	12.972	20.640	33.612	2.241	— 4·9	3.198	3.362	Gleisdorf-Weiz
1.700	123	331	202	533	1.066	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.599	. . .	Göpfritz-Gr. Sieghارts
26.822	39.342	3.984	30.307	34.291	1.039	5.650	48.267	53.917	1.634	— 36·4	1.559	2.451	Kolomeaer Localbahnen
140.928	58.102	83.626	85.279	168.905	1.898	88.787	110.426	199.213	2.238	— 15·2	2.847	3.357	Lemberg-Bełzec
84.704	57.193	26.818	87.575	114.393	1.271	26 627	94.381	121.008	1.345	— 5·5	1.907	2.018	Mährische Westbahn
16.931	40.728	1.867	13.103	14.970	2.994	1.827	12.515	14.342	2.868	+ 4·4	4.491	4.302	Mösel-Hüttenberg
89.020	18.600	34.033	42.974	77.007	1.013	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.520	. . .	Murthal-Bahn
25.259	8.388	6.684	11.285	17.969	1.497	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.246	. . .	Plan-Tachau
16.559	37.770	2.088	26.267	28.355	1.668	1.925	9 846	11.771	692	+141·0	2.502	1.038	Potscherad-Wurzmes
35.039	7.954	6.880	9.538	16.418	1.642	6.796	8.520	15.316	1.532	+ 7·2	2.463	2.298	Schwarzenau-Waidhofen
68.883	23.210	19.780	34.601	54.381	1.699	19.065	30.766	49.831	1.557	+ 9·1	2.549	2.336	Strakonitz-Winterberg
227.425	114.373	103.639	275.453	379.092	2.029	83.178	222.089	305.267	3.180	— 11·0	4.244	4.770	Unterkrainer Bahnen
42.066	11.008	10.437	1.0947	21.384	1.944	10.334	10.045	20.379	1.853	+ 4·9	2.916	2.780	Vöcklabruck-Kammer
124.701	21.140	34.556	24.189	58 745	1.088	37.403	26.351	63.754	1.181	— 7·9	1.632	1.772	Welser Localbahnen
80.469	162.357	18.252	53.472	71.724	4.219	17.594	75 458	93.052	5.474	— 22·9	6.329	8.211	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
73.856	13.202	18.820	20 263	39.083	1.396	18.207	17.015	35.222	1.258	+ 11 0	2 094	1.887	Wodňan-Prachatitz
25.221	10.899	9.002	13.687	22.689	1.335	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.003	. . .	Wotic-Selčan
17.160	234.727	1.891	73.359	75.250	9.406	1.687	70.314	72.001	9.000	+ 4·5	14.109	13.500	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
18 889	63 771	4.868	50.082	54.950	2.289	4.693	54.120	58.813	2.450	— 6·6	3.433	3.675	Časlau-Zawratetz
8.550	39.750	1.181	18.974	20.155	4.031	688	17.215	17.903	3.580	+ 12·6	6.046	5.370	Königshan-Schatzlar
1.131.757	754.611	29.509	406.615	436.124	54.516	25.148	411.160	436.308	54.539	— 0·04	81.774	81.809	Matzleinsdf.-Praterstern (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,447.820	5,693.838	337.464	3,556.068	3,893.532	38.550	310.075	3,726.055	4,036.130	39.962	— 3·5	57.825	59.943	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,615.302	1,298.050	703.706	2,165.479	2,869.185	8.966	672.915	2,116.979	2,789.894	8.718	+ 2·8	13.450	13.076	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
553.128	1,589.612	403.985	1,909.881	2,313.866	12.440	360.916	1,851.909	2,212.825	11.897	+ 4·6	18.660	17.846	Linie lit. A
1,061.011	2,210.364	683.463	3,017.098	3,700.561	15 680	637.678	2,855 137	3,492.815	14.800	+ 5·9	23.520	22.200	Linie lit. B
311.931	452.447	121.136	870.524	991.660	10.897	121.031	848.463	969.494	10.654	+ 2·3	16.346	15.981	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
6,503.256	7,183 912	4,204.644	17,231.281	21,435.925	20.691	4,008.965	17,847.122	21,856.087	21 097	— 1·9	31.037	31.645	Hauptbahnnetz
631.961	259.084	145.557	244.868	390.425	1.507	137.551	287.779	425 330	1.642	— 8·2	2 261	2.463	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
402.547	639.487	193.567	1,271.368	1,464.935	22.890	177.770	1,211.688	1,389.458	21.710	+ 5·4	34.335	32 565	Oesterr. Strecke
75.226	395.828	19.693	230.530	250.223	16 682	20.410	200.172	220.582	14.705	+ 13·5	25.023	22.058	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1895	1894	Im Monate August 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	394.533	256.061	301.348	558.160	859.508	1.369	954.075	1 519	— 9·9	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	183.671	292.559	122.330	468.595	590.925	1.918	616.851	2.003	— 4 2	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	980.198	784.411	607.723	1,694.329	2,302.052	1 685	2,480.612	1.816	— 7·2	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	36.618	25.464	9.944	22.476	32.420	982	29.477	893	+ 10·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,866.451	357.258	1,318.568	2,002.834	3,321.402	2.195	3,237.626	2.140	+ 2 6	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	62.871	. . . .	9.367	. . . .	9.367	2.342	8.904	2.226	+ 5·2	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	202.651	148.612	77.914	254.773	332.687	1.167	366.270	1.285	— 9·2	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	123.826	43.967	43.134	43.287	86.421	971	79.697	895	+ 8·5	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	30.329	59.477	10.384	70.915	81.299	1.251	75.609	1.163	+ 7·6	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	5.342	1.056	560	673	1.233	176	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Böhmische Commercialbahnen	191	191	34.599	24.601	10.388	29 723	40.111	210	48.688	255	— 17·6	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	24.862	4.807	17.170	9.158	26.328	849	23.920	772	+ 10·0	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	. . .	3.317	1.092	1.496	3 121	4.617	185	. . . .	. . .	. . .	25	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	4.708	1.481	1.833	2.962	4.795	150	6.037	241	— 37.8	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	31.492	8.604	12.821	11.807	24.628	352	23.246	232	+ 6·0	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	10.528	3.937	962	2.254	3.216	1.072	2.893	964	+ 11·2	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.991	969	6.515	2.339	8.854	369	7.770	324	+ 13·9	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	12 657	1.146	7.740	5.009	12.749	220	13.503	233	— 5·6	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	14.868	4.475	2.462	3.933	6.395	799	6.142	768	+ 4·0	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.302	1.363	1.058	2.746	3.804	254	4.4[illegible]5	294	— 13·1	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	4.220	980	1.231	1.141	2.372	95	2.244	90	+ 5·6	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	20	49.073	13.983	17.375	14.053	32.428	954	22.771	1.138	— 16·2	34	14
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	54.509	2.188	46.749	4.021	50.770	758	50.073	747	+ 1·5	67	65
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.613	27.196	1 525	17.861	19.386	1.077	19.772	1.098	— 1·9	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	16.504	3.109	5.580	3.850	9.430	196	9.173	190	+ 3·2	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.571	22.451	239	16.350	16.589	1.659	16.081	1.608	+ 3·2	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	7.062	8.927	2.329	10.512	12.841	329	14.613	375	— 12·3	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gobonitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	17.908	4.042	6.513	4.039	10.552	215	11.232	229	— 6·1	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	. . .	4.020	1.549	773	2.436	3.209	401	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	104.409	4.485	10.082	3.001	13.083	1.308	11.052	1.105	+ 18·4	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	45	211.166	507	31.794	756	32.550	775	38.955	866	— 10 5	41	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	90.753	. . . .	9.626	. . . .	9.626	802	9.129	761	+ 5·4	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	153.997	. . . .	13.755	. . . .	13.755	1.965	13.333	1.905	+ 3·2	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	3	74.691	1.816	5.461	717	6.178	1.025	6.735	2.245	— 54·3	6	0·3
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	122.646	. . . .	10.142	. . . .	10.142	1.690	9.358	1.560	+ 8·3	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	60.270	4.623	15.682	3.977	19.659	1.404	16.269	1.162	+ 20·8	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	13	48.823	19.817	5.530	8.419	13.949	775	10.585	814	— 4·8	17	13
Summe	16.408	16.125	12,509.599	7,260.888	7,195.734	14,732.678	21,928.412	1.336	21,628.129	1.341	— 0·4	16.392 5	16.047·3

Vom 1. Jänner bis Ende August 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. August 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
2,304.163	1,871.601	1,646.917	4,709.780	6,356.697	10.122	1,626.005	4,972.083	6,598.088	10.507	— 3·7	15.183	15.760	Garantirte Strecken
1,054.838	2,171.170	641.083	3,378.397	4,019.480	13.050	633.210	3,430.015	4,063.225	13.192	— 1·1	19.575	19.788	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
5,599.238	5,469.473	3,933.941	12,492.061	16,426.002	12.025	3,808.530	13,150.231	16,958.761	12.415	— 3·1	18.838	18.623	Oesterr. Linien
245 789	190.780	64.469	165.245	229.714	6.961	63.139	159.252	222.391	6.739	+ 3·3	10.442	10.109	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
9,560.463	3,103.280	7,383.235	16,073.324	23,456.559	15.503	7,208.982	16,229.272	23,438.254	15.491	+ 0·1	23.255	23.237	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
273.316	. . . . .	40.917	. . . . .	40.917	10.229	39.494	. . . . .	39.494	9.874	+ 4·5	15.344	14.811	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,245.089	1,078.035	478.763	1,828.974	2,307.737	8.097	468.270	1,814.487	2,282.757	8.009	+ 1·1	12.145	12.013	Südnordd. Verbindgsb.
778.965	258.187	239.199	281.621	520.820	5.852	232.345	280.158	512.503	5.758	+ 1·6	8.778	8.637	Wien-Aspang Bahn
198.370	439.542	66.882	546.212	613.094	9.432	66.572	541.883	608.455	9.361	+ 0·8	14.148	14.042	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
37.694	9.336	4.028	5.596	9.624	1.375	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	2.063	. . .	Auspitzer Localbahn
204 665	185.488	57.989	206.026	264.015	1.382	59.911	231.127	291.038	1.524	— 9 3	2.073	2.286	Böhm. Commerialb.
171.570	44.180	113.868	79.075	192.943	6.224	107.177	70.761	177.938	5.740	+ 8·4	9.336	8.610	Bozen-Meraner Bahn
17.576	9.119	8.226	23.095	31.321	1.253	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	1.879	. . .	Deutschbrod-Humpoletz
25.650	12.971	9.132	23.021	32.153	1.286	9.043	26.310	35.353	1.414	— 9·1	1.929	2.121	Gr.-Priesen-W.-Auscha
186.615	65.958	70.130	89.093	159.223	2.275	69 328	78.039	147.367	2.105	+ 8·1	3.413	3.158	Kremsthal-Bahn
75.460	23.532	7.959	11.475	19.434	6.478	6.931	11.622	18.553	6.184	+ 4·8	9.717	9.276	Kuttenberger Localb.
64 341	7.364	43.898	16.621	60.519	2.522	40.910	15.664	56.574	2.357	+ 7 0	3.783	3.536	Mori-Arco-Riva a. G.
80.407	9.289	49.499	40.641	90.140	1.554	50.946	40.021	90.967	1.568	— 0·9	2.331	2.352	Mühlkreis-Bahn
79.068	38.789	14.111	29.741	43.852	5.482	13.806	28.450	42.256	5.282	+ 3·8	8.223	7.923	Neutitscheiner Localb.
18.433	12.117	5.793	19.782	25.575	1.705	6 533	21.923	28.456	1.897	— 10 1	2.557	2.845	Reichenau a/K.-Solnitz
22.162	6.187	7.230	8.494	15.724	629	7.533	7.552	15.085	603	+ 4·3	944	905	Radkersburg-Luttenbg.
358.699	105.011	124.729	106.341	231.070	6.796	61.631	75.676	137.307	9.807	— 30·7	10.194	14.710	Reichenberg-Gablonz-T.
183 084	16.823	119.554	29.372	148.926	2.223	118.421	27.392	145.813	2.243	— 0·9	3.334	3.365	Salzkammergut-Localb.
47.069	188.050	10.531	122.311	132.842	7.380	9.428	130.580	140.008	7.778	— 5·1	11.070	11.667	Stauding-Stramberger
101.744	27.764	33.140	32.760	65.900	1.373	35.851	32.655	68.506	1.427	— 3·8	2.060	2.141	Steyrthal-Bahn
14.711	193.885	1.367	128.429	129.796	12.980	1.318	110.343	111.661	11.166	+ 16·2	19.470	16.749	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
47.176	69.248	15.926	84.268	100.194	2.569	15.903	106.666	122.569	3.143	— 18·3	3.854	4.715	Cilli-Wöllan
89.610	35.990	25.883	34.892	60.775	1.240	26.744	34.561	61.305	1.251	— 0·9	1.860	1.877	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
13.848	11.600	2.691	17.709	20.400	2.914	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	.	4.371	. . .	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
637.909	40.030	62.327	25.456	87.783	8.778	62.591	14.706	77.297	7.730	+ 13·6	13.167	11.595	Brünner Localeisenb.-G.
1,360.722	4.141	191.974	5.507	197.481	4.817	245.081	5.605	250.686	5.571	— 13·5	7.226	8.357	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
455.726	. . . . .	50.568	. . . . .	50.568	4.214	48.555	. . . . .	48.555	4.046	+ 4·2	6.321	5.665	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
1,151.004	. . . . .	97.308	. . . . .	97.308	13.901	92.080	. . . . .	92.080	13.154	+ 5·7	20.852	19.731	Dampftr. Wien-Nussd.
579.282	12.244	40.483	5.226	45.709	7.618	6.735	. . . . .	6.735	20.205	— 62·3	11.427	30.308	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
865.855	. . . . .	69.844	. . . . .	69.844	11.641	63.213	. . . . .	63.213	10.536	+ 10·5	17.462	15.804	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
200.521	26.357	43.416	25.712	69.128	4.938	36.181	23.269	59.450	4.246	+ 16·3	7.407	6.369	Salzburger Eisenb. u. Tr.
348.077	109.856	40.372	46.895	87.267	5.127	32 370	31.832	64.202	4.939	+ 3·8	7.691	7.409	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
71,985.741	53,670.946	39,925.136	114,185.324	154,110.460	9.401	38,475.695	115,562.108	154,037.803	9.599	— 2·1	14.102	14.399	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1895	1894	Im Monate August 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.555	7.488	3,410.800	1,600.000	1,943.900	5,597.400	7,541.300	998	7,664.384	1.024	— 2·5	7.551	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68	68	31.200	28.800	12.500	34.600	47.100	693	51.146	752	— 7·8	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	22.000	3.000	11.000	6.000	17.000	153	17.189	155	— 1·3	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	8.700	1.700	3.500	2.600	6.100	102	6.255	104	— 1·9	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	8.000	900	3.200	1.800	5.000	61	4.540	55	+ 10·9	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	5.600	1.800	2.800	2.700	5.500	112	5.529	112	. . .	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	27.500	7.500	11.000	15.000	26.000	197	18.443	139	+ 41·7	132	132
Budapest-Lajosmizse Localbahn .	64	64	7.000	4.200	3.500	5.500	9.000	141	8.799	137	+ 2·2	64	64
Csetnekthal-Bahn	24	. . .	2.000	1.250	600	2.500	3.100	129	. . . .	. . .	. . .	24	. . .
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	16.000	6.000	8.000	12.000	20.000	150	18.503	139	+ 7·9	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	11.000	3.600	5.500	5.500	11.000	193	10.474	184	+ 4·9	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	33	. . .	4.000	500	2.000	1.000	3.000	91	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	5.200	900	2.600	1.900	4.500	86	4.443	85	+ 1·2	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50	50	8.000	5.700	4.000	11.500	15.500	310	14.251	285	+ 8·8	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	18.700	4.100	15.000	8.300	23.300	333	25.430	363	— 8·3	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	29.300	6.100	8.800	12.200	21.000	178	23.145	196	— 9·2	118	118
Háromszéker Localbahnen . . .	122	122	30.000	7.500	15.000	15.000	30.000	246	28.027	229	+ 7·4	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	13	1	2.300	150	700	300	1.000	77	157	157	— 50·9	13	0·2
Hermannstadt-Rothenthurmpass .	32	32	5.200	950	2.600	1.900	4.500	141	4.536	142	— 0·7	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1.200	300	500	300	800	67	982	82	— 18·3	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26	7	1.400	300	700	600	1.300	50	234	33	+ 51·5	26	1
Kaschau-Torna Localbahn . . .	56	56	11.800	5.400	5.900	8.100	14.000	250	13.517	241	+ 3·7	56	44
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.400	4.000	1.700	5.800	7.500	167	6.646	147	+ 13·6	45	45
Körös-Belovár Localbahn . . .	33	. . .	5.000	1.000	2.500	2.000	4.500	136	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	23	23	4.000	1.000	1.600	1.400	3.000	130	3.270	142	— 8·4	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	89	89	5.800	3.400	2.900	5.100	8.000	90	8.255	93	— 3·2	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	33	33	5.000	4.700	3.000	5.600	8.600	261	9.136	277	— 5·8	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	18.700	4.200	7.500	8.500	16.000	126	14.933	117	+ 7·7	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	16	16	2.300	600	700	800	1.500	94	1.861	116	— 19·0	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	4.700	2.500	1.900	5.100	7.000	171	6.071	148	+ 15·5	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	4.900	3.700	4.500	6.500	11.000	193	13.464	236	— 18·2	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18	18	5.600	4.700	1.400	6.100	7.500	417	6.821	378	+ 10·3	18	18
Pressburg-Dunaszerdahely L.B. .	13	. . .	1.800	250	900	500	1.400	108	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	35	35	4.200	2.300	2.100	3.500	5.600	160	9.453	270	— 40·7	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	300	2.400	100	2.900	3.000	167	1.952	108	+ 54·6	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	12.000	8.700	5.500	17.500	23.000	188	11.535	235	— 20·0	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47	47	5.000	2.100	2.500	2.200	4.700	100	4.964	106	— 5·7	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	53	53	13.000	3.200	6.500	6.500	13.000	245	15.303	288	— 14·9	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	. . .	6.291	600	1.600	600	2.200	105	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60	60	12.400	4.400	6.200	8.800	15.000	250	13.535	225	+ 11·1	60	60
Szekler Bahn	39	39	3.200	3.100	2.600	4.400	7.000	180	6.478	166	+ 8·5	39	39
St.-Lörincz-Szlatina-Nasiczer L.B.	24	. . .	2.600	2.600	1.300	5.200	6.500	271	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély . .	37	37	7.000	800	3.500	1.000	4.500	122	4.250	115	+ 6·1	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.600	5.900	6.200	11.800	18.000	168	17.071	159	+ 5·7	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	700	100	300	200	500	16	2.516	79	— 79·7	32	32
Torontáler Localbahnen	182	182	34.000	16.500	17.000	33.000	50.000	275	45.431	250	+ 10·0	182	152
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	32	32	3.000	1.900	1.800	2.400	4.200	131	4.007	125	+ 4·8	32	32
Versec—Kubin-Dunapart	79	. . .	8.000	1.250	4.000	2.500	6.500	82	. . . .	. . .	. . .	79	. . .
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	2.300	8.100	2.700	9.300	12.000	240	11.970	239	+ 0·4	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb. .	37	37	2.500	1.000	1.100	1.400	2.500	67	1.764	48	+ 39·6	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	297	297	55.500	22.500	25.000	45.000	70.000	236	67.858	228	+ 3·5	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	36.000	11.000	18.000	22.000	40.000	345	39.061	336	+ 2·7	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	9	9	2.000	450	1.000	500	1.500	167	1.412	157	+ 6·4	9	9
Zsitvathal-Bahn	41	. . .	5.000	2.000	2.000	4.000	6.000	146	. . . .	. . .	. . .	41	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	141.148	185.424	88.703	316.352	405.055	1.055	411.639	1.072	— 1·6	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	6.552	35.118	3.070	42.366	45.436	672	48.827	722	— 6·9	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	120	120	67.506	32.733	19.330	49.474	68.804	573	73.117	609	— 5·9	120	120
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	701	703	160.360	203.256	186.776	467.211	653.987	929	664.251	945	— 1·7	704	703

Vom 1. Jänner bis 31. August 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. August 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate: 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
22,474.700	10,790.700	14,012.600	36,694.091	50,706.691	6.715	13,639.501	40,056.782	53,696.283	7.171	— 6·4	10.072	10.757	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
193.600	183.100	81.100	230.073	311.173	4.576	99.445	262.496	361.941	5.322	— 14·0	6.864	7.983	Fünfkirchen-Báreser B.
													Localbahnen:
151.000	23.950	75.500	48.000	123.500	1.113	82.009	36.990	118.999	1.072	+ 3·8	1.669	1.608	Bács-Bodrogher Com. B.
48.800	12.900	20.100	17.800	37.900	631	21.109	15.246	36.355	606	+ 4·1	946	909	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
64.800	8.600	26·000	17.000	43.000	524	23.644	14.085	37.729	460	+ 13·9	786	690	Békés-Csanáder Bahn
33.800	13.000	16.900	20.200	37.100	757	15.926	25.377	41.303	843	— 10·2	1.135	1.264	Békéser Comitatsbahnen
193.000	45.300	77.200	89.700	166.900	1.264	80.863	69.257	150.120	1.137	+ 11·2	1.896	1.705	Biharer Vicinalbahn
45.800	26.200	22.900	37.800	60.700	948	31.968	24.998	57.966	905	+ 4·7	1.422	1.357	Budapest-Lájosmizse
14.000	12.150	4.000	24.500	28.500	1.187	...	...	...	...	...	1.780	...	Csetnekthal-Bahn
102.600	30.200	53.200	60.400	113.600	854	60.575	59.100	119.675	900	— 5·0	1.281	1.350	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
66.200	27.400	33.100	37.100	70.200	1.231	35.184	31.420	66.604	1.168	+ 5·4	1.846	1.752	Debreczin-Hajdu-Nánás
31.600	6.450	15.800	12.800	28.600	867	...	...	...	...	...	1.300	...	Debreczin—Nagy-Léta
36.400	10.000	18.200	20.200	38.400	738	21.337	15.408	36.745	706	+ 4·5	1.107	1.059	Felek-Fogaraser Bahn
50.700	40.400	24.200	81.300	105.500	2.110	24.191	68.676	92.867	1.857	+ 13·6	3.165	2.785	Gran—Almás-Füzitö
119.600	46.500	96.000	93.300	189.300	2.704	92.409	73.852	166.261	2.375	+ 13·8	4.056	3.562	G. Kikinda-G. Becskerek
116.500	43.000	45.400	86.200	131.600	1.115	59.338	75.930	135.268	1.146	— 2·7	1.672	1.719	Grosswardein-B.-Vaskoh
186.600	63.600	93.300	127.700	221.000	1.811	106.967	99.696	206.663	1.694	+ 6·9	2.716	2.541	Háromszéker Localb.
14.200	900	4.050	1.800	5.850	450	86	71	157	785	— 42·7	675	1.177	Hermannst.-N. Disznod
33.400	9.450	16.700	17.800	34.500	1.078	20.510	12.601	33 111	1.034	+ 4·2	1.617	1.551	Hermannst.-Rothenthp.
9.000	3.700	3.850	3.750	7.600	633	3.044	4.342	7.386	615	+ 2·9	949	922	Hidegkut-Gyönk-Tamási
8.900	3.500	4.450	7.000	11.450	440	192	42	234	234	+ 88·0	660	351	Kaposvár-Mocsolad
69.000	36.900	34.500	55.500	90.000	1.607	28.678	29.151	57.829	1.314	+ 22·3	2.410	1.971	Kaschau-Torna
26.000	20.800	13.000	31.100	44.100	980	16.610	33.699	50.309	1.118	— 12·3	1.470	1.677	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
31.800	6.250	15.900	12.500	28.400	861	...	...	...	...	...	1.291	...	Körös-Belovar Lb.
27.000	8.550	10.850	10.850	21.700	943	11.421	10.696	22.117	961	— 1·9	1.414	1.442	Kun-St. Marton-Szentes
33.600	24.200	16.800	36.300	53.100	597	19.418	46.022	65.440	735	— 18·8	895	1.102	Máros-Ludás—Bistritz
33.300	26.900	20.100	32.300	52.400	1.588	25.298	27.449	52.747	1.598	— 0·6	2.382	2.397	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
109.300	25.100	43.300	50.600	93.900	739	39.373	59.872	99.245	781	— 5·4	1.108	1.172	Matraer Vicinalbahnen
17.000	4.350	5.150	5.450	10.600	662	6.027	5.624	11.651	728	— 9·1	993	1.092	Mezötur-Turkever E.
27.700	18.150	12.100	36.600	48.700	1.188	10.589	41.849	52.438	1.279	— 7·1	1.782	1.918	Muránythalbahn
31.900	25.100	28.900	49.600	78.500	1.377	28.121	46.784	74.905	1.314	+ 4·8	2.065	1.971	Nyiregyháza-M.-Szalka
33.800	42.600	8.500	55.600	64.100	3.561	7.077	43.404	50.481	2.804	+ 27·0	5.341	4.206	Petroszény-Lupény
1.800	250	900	500	1.400	700	...	...	...	...	...	1.050	...	Pressburg-Dunaszerdah.
26.400	16.300	13.200	24.900	38.100	1.088	27.684	33.686	61.370	1.753	— 37·9	1.632	2.630	P. Tenyö-K. Szt. Marton
2.900	14.450	950	17.350	18 300	1.017	886	12.931	13.817	768	+ 32·4	1.525	1.152	Ruma-Vrdnik
87.600	58.100	44 500	116.500	161.000	1.320	19.510	42.335	61.845	1.262	+ 4·6	1.980	1.893	Slavonische Localbahn
37.200	14.800	18.000	16.200	34.200	728	19.608	12.763	32.371	689	+ 5·7	1.092	1.034	Somogy-Szobb-Barcs
88.000	24.900	44.000	50.100	94.100	1.775	47.961	49.395	97.356	1.837	— 3·4	2.662	2.755	Steinamanger-Pinkafeld
44.000	4.000	11.000	4.100	15.100	719	...	...	...	...	...	1.078	...	Steinamanger-Rum
79.000	29.000	39.400	58.100	97.500	1.625	33.364	61.089	94.453	1.574	+ 3·2	2.437	2.361	Szathmar-Nagybanya
25.900	15.600	19 800	22.800	42.600	1.092	19.453	20.965	40.418	1.036	+ 5·4	1.638	1.554	Székler Bahn
7.800	6.100	3.300	12.400	15.700	1.570	...	...	...	...	...	2.355	...	Stz. Lörincz—Slatina
47.200	6.700	23.600	8.500	32.100	868	25.287	3.933	29.220	790	+ 9·9	1.302	1.185	Szentes-H.-M.-Vasárhely
34.700	43.400	44.600	82.100	126.700	1.184	44.073	79.055	123.182	1.151	+ 2·9	1.776	1.726	Szilágysäger Eisenb.
4.650	800	1.950	1.500	3.450	108	2.808	15.176	17.984	562	— 80·8	162	843	Taraczthal-Bahn
245.100	103.800	119.900	206.900	326.800	1.796	97.640	176.410	274.050	1.803	— 0·4	2.694	2.704	Torontáler Localb.
22.500	13.150	13 100	18.000	31.100	972	11.778	15.772	27.550	861	+ 12·9	1.458	1.291	Ujszasz-Jaszapather E
60.800	13.050	30.400	26.100	56.500	715	...	...	...	...	...	1.072	...	Versec Kubin-Dunap.
19 400	78.100	23.000	87.000	110.000	2.200	22.265	79.971	102.236	2.045	+ 7·6	3.300	3.067	Vinkovce-Brčka
17.800	4.550	7.900	6.850	14.750	399	8.642	5.059	13.701	370	+ 7·8	598	555	Warasdin-Golubovec
339.100	172.000	146.000	344.000	490.000	1.650	167.843	288.013	455.856	1.535	+ 7·5	2.475	2.302	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
184.400	62.900	92.200	126.000	218.200	1.881	104.375	127.301	231.676	1.997	— 5·8	2.821	2.995	Zagorianer Bahn
14.200	6.350	7.100	6.500	13.600	1.511	6.773	3.064	9.837	1.093	+ 38·2	2.266	1.639	Zsebely-Csákovárer Lb.
34.600	15.200	13.900	30.200	44.100	1.076	...	...	...	...	...	1.614	...	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
851.102	1,416.510	486.874	2,253.809	2,740.683	7.137	500.062	2,239.771	2,739.833	7.135	+ 0·03	10.706	10.703	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
41.244	296.280	18.592	346.623	365.215	5.403	19.014	373.610	392.624	5.808	— 7·0	8.104	8.712	Mohács-Fünfkirchner E
406.628	262.948	122.357	376.650	499.007	4.158	118.541	418.641	537.182	4.476	— 7·1	6.237	6.714	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,269.649	1,460.637	1,158.286	3,779.971	4,938.257	7.015	1,128.584	3,825.748	4,954.332	7.047	— 0·5	10.523	10.571	Südb.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate August 1895	1894	Im Monate August 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate August 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. August 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	52.578	58.188	33.050	96.430	129.480	368	108.380	333	+ 10·5	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	774	6.243	277	8.760	9.037	236	10.221	267	— 11·6	38·3	38·
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	1.890	1.358	840	1.080	1.920	92	3.060	146	— 36·9	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	7.671	14.989	8.192	26.474	34.666	282	36.482	297	— 5·1	123	123
Budapester Localbahnen	47	42·2	277.068	14.164	35.569	3.217	38.786	825	30.421	721	+ 14·4	47	42
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	(2.502	3.960	7.227	951	8.178	1.022	6.695	837	+ 22·1	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	7.386	2.392	6.471	5.654	12.125	271	11 195	250	+ 8·4	44·8	44·
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.975	11.745	1.391	11.820	13.211	400	16.425	498	— 19·7	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	10.106	1.158	2.597	1.656	4.253	250	3 694	217	+ 15·2	17	17
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	14.322	2.530	2.962	1.045	4.007	148	3.102	115	+ 28·7	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	2.418	698	221	411	632	186	714	210	— 11·4	3·4	3·
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	3.078	2.780	705	748	1.453	161	1.899	211	— 23·7	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	6.650	1.887	2.237	2.034	4.271	427	3.526	353	+ 20·9	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	4.408	1.126	1.367	930	2.297	177	2.183	168	+ 5·1	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	8.782	11.566	2.150	14.839	16.989	280	18.142	299	— 6·4	60·6	60·
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	5.426	8.229	2.564	17.708	20.272	239	16.667	245	— 2·5	85	68
Poprádthal-Bahn	15	15	10.175	4.288	3.252	3.290	6.542	436	6.819	455	— 4·2	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	35.888	12.355	25.979	31.827	57.806	260	57.021	257	+ 1·2	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	2.949	1.771	683	936	1.619	135	1.738	145	— 6·9	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	. . .	2.415	476	473	528	1.001	100	. . . .	. . .	. . .	10	. .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5.8	40	3.600	7	1.050	1.057	182	1.055	182	0·0	5·8	5
Ungthalbahn	43	43	8.490	8.800	2.814	12.707	15.521	361	16.770	390	— 7·5	43	14
Summe	13.300·5	12.828·7	4,852.248	2,452.734	2,641.807	7,098.298	9,740.105	732	9,803.044	764	— 4·2	13.271·5	12.750
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.408	16.125	12,509.599	7,260.888	7,195.734	14,732.678	21,928.412	1.336	21,628.129	1.341	— 0·4	16.392	16.047
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.300·5	12.828·7	4,852.248	2,452.734	2,641.807	7,098.298	9,740.105	732	9,803.044	764	— 4·2	13.271·5	12.750
Hauptsumme	29.708·5	28.953·7	17,361.847	9,713.622	9,837.541	21,830.976	31,668.517	1.066	31,431.173	1.086	— 1·8	29.664	28.798
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·35	6·35	14.850	115	12.276	273	12.549	. . .	12.340	. . .	. . .	. . .	. .
Gaisbergbahn	5·31	5·31	14.112	. . . .	18.610	. . . .	18.610	. . .	18.064	. . .	. . .	. . .	. .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	28.254	5	10.185	6	10.191	. . .	9.052	. . .	. . .	. . .	. .
Schafbergbahn	5·7	5·7	10.141	6	22.539	5	22.544	. . .	22.374	. . .	. . .	. . .	. .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·1	3·2	147.823	. . . .	16.544	. . . .	16.544	. . .	9.189	. . .	. . .	. . .	. .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	1·5	21.242	. . . .	3.183	. . . .	3.183	. . .	1.849	. . .	. . .	. . .	. .
Lemberger Elektrische Eisenb.*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	62.871	. . . .	9.367	. . . .	9.367	. . .	8.904	. . .	. . .	. . .	. .
Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)	1·4	1·4	15.192	. . . .	1.028	. . . .	1.028	. . .	962	. . .	. . .	. . .	. .
Teplitz—Eichwald **)	1·3	. . .	34.959	. . . .	3.035	. . . .	3.035	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	. . .	31.358	. . . .	766	. . . .	766	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Auf den Laurenziberg in Prag *)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	2.926	13	5.406	18	5.424	. . .	5.412	. . .	. . .	. . .	. .
Grazer Schlossbergbahn	0·21	. . .	42.048	. . . .	4.196	. . . .	4.196	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. .
Bosnische un													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	16.497	5.270	7.066	14.345	21.411	204	20,479	195	+ 4·6	105	10
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	544	113.885	58.134	47.891	126.852	174.743	282	175.248	322	— 12·4	619	54

*) Hat keinen Betriebsausweis eingesendet.

**) Die 0·65 km lange Theilstrecke Schulplatz (Teplitz) bis Bahnhof der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurde am 25. Juli und die 0·7 km lange Fortsetzungsstrecke bis zum Turnerpark in Teplitz am 7. August 1895 eröffnet.

Vom 1. Jänner bis Ende August 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. August 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 8 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Selbstständige Localbahnen
371.548	324.068	223.520	552.000	775.520	2.386	230.450	539.480	769.930	2.369	+ 0·7	3.579	3.554	Arader u. Csánader E.
3.770	53.399	1.836	71.641	73.477	1.918	2.078	75.804	77.882	2.034	— 5·7	2.877	3.081	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
6.925	8.360	3.090	6.790	9.880	470	3.119	13.192	16.311	777	— 39·5	705	1.165	Borossebes-Menyháza
42.227	100.372	43.101	181.916	225.017	1.829	46.974	195.881	242.855	1.974	— 7·3	2.744	2.961	Barcs-Pakraczer E.
1,687.058	64.974	218.703	21.231	239.934	5.105	180.902	10.694	191.596	4.540	+ 12·4	7.657	6 810	Budapester Localb.
421.537	19.099	45.590	4.977	50 567	6.321	38.207	4.583	42.790	5.349	+ 18 2	9.482	8 024	Budapest-Szt. Lörincz
40.049	28.977	31.876	48.740	80.616	1.800	29.615	45.835	75.450	1.684	+ 6·9	2.700	2.526	Eperjes-Bartfeld
27.591	96.392	7.274	96.100	103.374	3.133	6.291	101.644	107.935	3.271	— 4·2	4.699	4.906	Gölnitzthal-Bahn
61 657	9.031	16.488	11.831	28.319	1.666	15.703	10.408	26.111	1.536	+ 8·5	2.499	2.304	Güns-Steinamanger
93.786	8.583	19.065	6.608	25.673	951	14.209	3.061	17.270	640	+ 48·6	1.426	960	Haraszti-Ráczkev
13.289	6.118	1.584	3.475	5.059	1.488	1.744	3.870	5.614	1.651	— 9·9	2.232	2.477	Holics-Gödinger Localb.
19.247	28.382	3.718	7.989	11.707	1.301	3.853	7 565	11.418	1.269	+ 2·5	1.951	1.903	Késmark-Szepes-Bélá
31.143	13.732	10.200	14.937	25.137	2.514	8.939	14.162	23.101	2.310	+ 8·9	3.771	3.465	Keszthély-B. Szt. György
29.500	8.160	9.207	6.921	16.128	1.241	9.225	6.322	15.547	1.196	+ 3·7	1.861	1.794	Löcsethal-Bahn
49.843	70.029	12.143	120.521	132.664	2.189	13.707	114.168	127.875	2.110	+ 3·7	3.283	3.165	Marmaroser Salzb. A.-G.
34.828	60.342	16.025	142.364	158.389	1.863	11.508	97.538	109.046	1.603	+ 16·2	2.795	2.405	Nagy-Károly-Somkuti
53.952	43.374	15.682	28.477	44.159	2.944	16.489	25.505	41.994	2.800	+ 5·1	4.415	4.200	Poprádthal-Bahn
342.314	108.450	161.544	253.311	414.855	1.869	159.975	222.892	382.867	1.724	+ 8·4	2.803	2.586	Számosthal-Bahn
15.588	17.140	3.456	8.517	11.973	998	3.281	5.828	9.109	759	+ 31·5	1.497	1.139	Szepes-Béla-Podolin
15.273	4.374	2.808	3.885	6.693	669	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.004	. . .	Szep. Olaszi-S.Varalja
96	28.800	17	8.400	8.417	1.451	31	9.050	9.081	1.566	— 7·4	2.176	2.349	Terret-Kowaszna
61.920	60.850	19.435	86.403	105.838	2.461	7.033	29.402	36.435	2.603	— 5·5	3.692	3.903	Ungthalbahn
31,752.414	16,942.781	18,324.821	47,815.601	66,140.422	4.984	17,840.394	50,713.491	68,553.885	5.376	— 7·3	7.476	8.064	**Summe**
													Recapitulation.
71,985.741	53,670.946	39,925.136	114,185.324	154,110.460	9.401	38,475.695	115,562.108	154,037.803	9.599	— 2·1	14.102	14.399	**Se. d. österr. Eisenb.**
31,752.414	16,942.781	18,324.821	47,815.601	66,140.422	4.984	17,840.394	40,713.491	68,553.885	5.376	— 7·3	7.476	8.064	**Se. d. ungar. Eisenb.**
103,738.155	70,613.727	58,249.957	162,000.925	220,250.882	7.425	56,316.089	166.275.599	222,591.688	7.729	— 3·9	11.138	11.594	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1895 Pers. u. Gepäck	1895 Güter	1895 im Ganzen	per Kilom.	1894 Pers. u. Gepäck	1894 Güter	1894 im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
31.612	360	26.013	899	26.912	. . .	24.305	1.060	25.365	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
31.359	. . . . .	43.018	. . . .	43.018	. . .	40.216	. . . . .	40.216	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
116.049	280	51.156	330	41.486	. . .	49.749	437	50.186	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
18.891	13	42.755	14	42.769	. . .	44.089	162	44.251	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn

mit elektrischen Betrieb.

Personen	Güter	1895 Pers. u. Gepäck	1895 Güter	1895 im Ganzen	per Kilom.	1894 Pers. u. Gepäck	1894 Güter	1894 im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
446.888	. . . . .	54.741	. . . . .	54.741	. . .	14.937	. . . . .	14.973	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
78.031	. . . . .	10.500	. . . . .	10.500	. . .	1.849	. . . . .	1.849	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
273.316	. . . . .	40.917	. . . .	40.917	. . .	39.494	. . . . .	39.494	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
76.385	. . . . .	5.345	. . . . .	5.345	. . .	4.128	. . . . .	4.128	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)
34.959	. . . . .	3.035	. . . . .	3.035	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald

Drahtseilbahnen.

Personen	Güter	1895 Pers. u. Gepäck	1895 Güter	1895 im Ganzen	per Kilom.	1894 Pers. u. Gepäck	1894 Güter	1894 im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
173.261	. . . . .	4.180	. . . . .	4.180	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
89.211	65	13.401	77	13.481	. . .	12.365	150	12.515	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
256.351	. . . . .	25.847	. . . . .	25.847	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn

Herzegowinaer Eisenbahnen.

Personen	Güter	1895 Pers. u. Gepäck	1895 Güter	1895 im Ganzen	per Kilom.	1894 Pers. u. Gepäck	1894 Güter	1894 im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
90.525	36.748	38.921	89.558	128.479	1.224	38.164	101.267	139.431	1.328	— 7·9	1.835	1.992	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
662.674	540.912	342.361	1,010.868	1,353.229	2.186	324.857	911.552	1,236.409	2.273	— 3·7	3.279	3.410	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.

	%
Localbahn Dolina-Wygoda	2·4
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	2·7
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	3·4
Steyrthal-Bahn	3·8
Gölnitzthal-Bahn	4·2
Localbahn Gleisdorf-Weiz	4·9
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	5·0
Stauding-Stramberger Localbahn	5·1
Matraer Vicinalbahnen	5·4
Mährische Westbahn	5·5
Ungthal-Bahn	5·5
Bukowinaer Localbahnen	5·7
Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	5·7
Zagorianer Bahn	5·8
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	6·6
Muranythal-Bahn	7·1
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	7·3
Terret-Kowasznaer Localbahn	7·4
Welser Localbahn	7·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	8·2
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	9·1
Mezötur-Turkever Eisenbahn	9·1
Böhmische Commercialbahnen	9·3
Gailthal-Bahn	9·5
Holics-Gödinger Localbahn	9·9
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	10·1
Békéser Comitatsbahnen	10·2
Unterkrainer Bahnen	11·0
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	12·3
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	13·5
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	15·2
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	18·3
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	18·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	22·9
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	30·7
Kolomeaer Localbahnen	36·4
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	37·9
Localbahn Borossebes-Menyháza	39·5
Friauler Bahn	40·7
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	42·7
Localbahn M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	62·3
Taraczthal-Bahn	80·8

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate August 1895 gegen das Vorjahr erzielte Mehreinnahme erscheint durch den gesteigerten Personenverkehr anlässlich der in Teplitz stattfindenden Gewerbe- und Industrie-Ausstellung und durch den stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe begründet.

Die Einnahmen pro 1894 sind definitiv, jene pro 1895 vom 1. Jänner bis Ende Mai definitiv, ab Juni provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Der Ausfall im Güterverkehre beruht auf einer geringen Abnahme des Frachtenverkehres.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate August 1895 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4367, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 11.767, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 7400, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 11.048, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 8552, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 19.600 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem schwächeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern, die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des Jahres 1895 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner bis April 1895 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, exclusive der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, ergibt sich für den Monat August 1895, im Gegenhalte zu den Ergebnissen des gleichen Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 162.786 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 176.700 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 59.282 t mit einer Mehreinnahme von fl. 186.158.

Die gesammte Mehreinnahme beträgt somit fl. 362.858.

Von der vorstehend für den Personenverkehr ausgewiesenen Mehrfrequenz und Mehreinnahme entfallen auf die westlichen Linien 138.189 Personen und fl. 144.351 und auf die östlichen Linien 24.597 Personen und fl. 32.349.

Dieses befriedigende Ergebniss im Personenverkehre ist den günstigen Witterungsverhältnissen im Berichtsmonate zuzuschreiben.

Die im Güterverkehre nachgewiesene Mehrbeförderung und Mehreinnahme vertheilt sich mit einer Mehrbeförderung von 47.559 t und einer Mehreinnahme von fl. 136.951 auf die westlichen Linien und mit einer Mehrbeförderung von 11.723 t und einer Mehreinnahme von fl. 49.207 auf die östlichen Linien.

Die Mehreinnahme auf den westlichen Linien resultirt aus dem lebhafteren Localverkehre, in welchem Transportzunahmen in nachstehend genannten Artikeln zu verzeichnen sind:

Baumaterialien	33.560 t
Erze	22.650 t
Nutzholz	9.370 t
Bier	7.580 t

Transportabnahmen dagegen ergaben sich bei

Getreide	22.730 t
Vieh, lebendes	6.140 t

Auf den östlichen Linien ist die Mehreinnahme der gesteigerten Verfrachtung von

Nutzholz	10.740 t
Getreide	4.270 t
Ziegel	3.780 t
Petroleum	2.750 t

zuzuschreiben.

Böhmische Westbahn. Gegenüber den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres ist im Per-

sonenverkehre, bei eine Minderfrequenz von 8294 Personen, ein Einnahmenausfall von fl. 12.818; im Güterverkehre, bei einer Minderbeförderung von 5432 t, ein Ausfall von fl. 1550 zu verzeichnen.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Im Personenverkehre wurde, bei einer Mehrbeförderung von 11.696 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 3834 erzielt; der Güterverkehr hat, bei einer Minderbeförderung von 1037 t, eine Mehreinnahme von fl. 1683 ergeben.

Die Mehreinnahme ist auf die Transportzunahme in höher tarifirenden Artikeln zurückzuführen.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, stellen sich Frequenz und Einnahmen, wie folgt:

Mehrfrequenz an Personen 192.655
Mehrbeförderung an Gütern . . . . 58.977 t

mit einer Mehreinnahme bei Personen von fl. 174.181 und einer Mehreinnahme bei Gütern von fl. 379.451, d. i. 4·4 pCt.

Bodensee-Dampfschiffahrt. Im Monate August 1895 betrug die Frequenz 31.460 Personen und 7502 t mit einer Einnahme von fl. 15.448 für Personen und von fl. 6049 für Güter, zusammen fl. 21.497, gegen fl. 21.335 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate August 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze gegenüber derselben Zeitperiode des Vorjahres eine Zunahme der Frequenz um 52.923 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 57.006 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 131.126 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 14.831.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Zucker, raffinirt	um	4.792·8 t
„ Zucker, roh	„	2.336·3 t
„ Holz aller Art	„	2.398·4 t
„ Erzen und Schlacken	„	5.349·5 t
„ Kohlen	„	10.213·1 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art	um	9.506·4 t
„ Mehl und Mahlproducten . . .	„	296·4 t
„ Steinen aller Art	„	1.252·1 t
„ Eisen und Stahl	„	1.108·3 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 2195 Personen und das Erträgniss um fl. 5283 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 2445 t und der Einnahmen um fl. 8487.

Transportzunahmen zeigen sich:

bei Mehl und Mahlproducten . . .	um	295·6 t
„ Holz aller Art	„	2.011·8 t
„ Steinen aller Art	„	840·2 t
„ Eisen und Stahl	„	254·8 t

Transportabnahmen sind vornehmlich zu constatiren:

bei Getreide aller Art	um	84·7 t
„ Erzen und Schlacken	„	865·5 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 3430 Personen und das Erträgniss um fl. 402 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 3393 t und der Einnahmen um fl. 3345 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Zucker, raffinirt und roh“, „Holz aller Art“, „Steine aller Art“, „Erze und Schlacken“, sowie „Eisen und Stahl“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, dann „Mehl und Mahlproducte“ einen Frachtausfall ausweisen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate August 1895 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro August 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz	+ 26.702	Personen	+ fl. 33.838·95
Ergänzungsnetz	+ 7.347	„	+ „ 9.915·90
Südnordd. Verbindungsbahn .	— 7.943	„	— „ 7.901·45

Die Mehreinnahmen der beiden Netze der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, bezw. die Mindereinnahmen der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn entsprechen der Mehr-, bezw. Minderfrequenz dieser Bahnlinien. Die Mehrfrequenz auf den Linien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn ist grösstentheils dem regen Verkehre nach Prag zur ethnographischen Ausstellung zuzuschreiben.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro August 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 8.347 t	— fl. 128.406·68
„ „ Ergänzungsnetz	+ 6.404 t	— „ 35.842·21
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	— 3.300 t	— „ 25.681·22

Die Mindereinnahme ist auf den schwächeren Cerealien- und Zuckerverkehr nach dem Auslande, bei welchem längere Strecken in Frage kommen, sowie bezüglich des garantirten Netzes auf die buchhalterische Durchführung der aus dem Titel der Cartellabrechnung resultirenden Schuld zurückzuführen.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bis zum Monat Mai 1895 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die für den Monat August 1895 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres für das Gesammtnetz der Gesellschaft nachgewiesene Mindereinnahme von fl. 27.248 ist durch eine Abnahme im Güterverkehre per fl. 108.995, welcher eine Zunahme im Personenverkehre per fl. 81.747 gegenübersteht, entstanden.

Die gesellschaftlichen Localbahnen haben sich durchwegs in den Einnahmen gebessert, und zwar: Liesing-Kaltenleutgeben in Folge stärkeren Personen- und Güterverkehres um fl. 668, Spielfeld-Radkersburg zufolge stärkeren Personenverkehres um fl. 92 und die elektrische Bahn Mödling-Brühl um fl. 463.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen fremden Linien weisen Zunahmen nach: die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn fl. 5690, die Leoben-Vordernberger Bahn fl. 2055, die Localbahn Radkersburg-Luttenberg fl. 128, die Vicinalbahn Güns-Steinamanger fl. 559.

Bei den beiden ersten Bahnen hat der stärkere

Güterverkehr, bei den letzten zwei Bahnen der rege Personen- und Güterverkehr hierauf eingewirkt.

Mindereinnahmen weisen nach: die Graz-Köflacher Bahn fl. 637, die Localbahn Cilli-Wöllan fl. 1772 und die Barcs-Pakraczer Bahn fl. 1816.

Diese Abnahmen erklären sich bei der ersten Bahn durch den schwächeren Personenverkehr, bei der zweiten Bahn durch den schwächeren Personen- und Güterverkehr und bei der letzten Bahn durch den schwächeren Güterverkehr.

Eisenbahn Wien-Aspang. Bei Vergleichung mit den Ergebnissen des Vorjahres zeigt sich für den Gegenstandsmonat eine Steigerung der Einnahmen um fl. 6724. Von diesen Mehreinnahmen entfallen fl. 4009 auf den Personen- und fl. 2715 auf den Güterverkehr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Königstadtl-Chlumec. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k Handelsministerium hat unterm 22. September hinsichtlich des von Carl Frič, Maschinenfabrikant in Chlumec, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Königstadtl nach Chlumec die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, für die gedachte Localbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 53.380.]

Drahtseilbahn Edmundsklamm-Stimmersdorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 22. September die k. k. Statthalterei beauftragt, hinsichtlich des vom Domänenrathe Friedrich von Callenberg in Teplitz vorgelegten Projectes für eine schmalspurige Drahtseilbahn (1 m Spurweite) von der Edmundsklamm nach Stimmersdorf und eine im Anschlusse an dieselbe auszuführende schmalspurige Kleinbahn (0·75 m Spurweite) mit elektrischem Betriebe von Stimmersdorf nach dem Curorte Rainwiese im Gerichtsbezirke Tetschen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 32.850.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: (Herstellung einer Schleppbahn.) Das Project für die Herstellung einer in km 438·8/9 abzweigenden, zur Spinnerei und Webereifabrik der Firma A. Meinl's Erben in Wien führenden normalspurigen Schleppbahn wurde genehmigt.
[12. September, Z. 49.185.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Hertellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Direction der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft in Mähr.-Ostrau für die Errichtung einer Schleppbahn für den Tiefbauschacht im Anschlusse an die Montanbahn und den Rangirbahnhof in Witkowitz der Schleppbahn Schönbrunn—Witkowitz für den 8. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [G.-I.-Z. 18.259.]

— (Getreidemagazin und Putzerei-Anlage in Bisenz.) Für Zwecke des Moriz Reif in Wien wurde in der Station Bisenz ein Getreidemagazin und eine mit Dampf zu betreibende Putzerei-Anlage hergestellt.
[20. September, Z. 55.037.]

— (Nebengebäude in Rabensburg.) In der Haltestelle Rabensburg wurde ein Nebengebäude hergestellt.
[14. September, Z. 53.872.]

— (Nebengebäude in Lundenburg.) In der Station Lundenburg wurde ein Nebengebäude errichtet.
[14. September, Z. 53.863.]

Localbahn Kojetein-Tobitschau. (Erweiterung der Station Kojetein.) Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Detailpläne für das Umgestaltungsproject der Station Kojetein aus Anlass der Einmündung der Localbahn Kojetein-Tobitschau wurden genehmigt.
[5. September, H.-M.-Z. 36.104.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung von zwei Säuretransportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Typenpläne für einen zweiachsigen Säuretransportwagen mit Bremse, nach welchem die gräflich Larisch-Mönnich'sche Sodafabrik in Petrowitz zwei Stück Wagen mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei der Nesselsdorfer Waggonfabrik und bei dem Eisenwerke Witkowitz herstellen zu lassen beabsichtigt, genehmigt.
[Z. 48.731.]

— (Eröffnung der Localbahn Kojetein-Tobitschau.) Am 1. October 1895 ist die von der Station Kojetein der Strecke Brünn—Prerau abzweigende Localbahn Kojetein-Tobitschau mit der Endstation Tobitschau und mit den Halte- und Ladestellen Uhřitschitz und Loboditz durch den gemischten Zug Nr. 3927 für den allgemeinen Verkehr eröffnet worden. Die Station Tobitschau ist für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestellen Uhřitschitz und Loboditz für den beschränkten Verkehr von Fahrgütern in ganzen Wagenladungen eingerichtet. In den Halte- und Ladestellen Uhřitschitz und Loboditz können vom Eröffnungstage angefangen Frachtgüter in ganzen Wagenladungen, welche in ungedeckten Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Bahnverwaltungen zur Aufgabe, bezw. in umgekehrter Richtung zur Abgabe gelangen. Ausserdem können dortselbst im gleichen Umfange Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, bezw. bezogen werden. In diesen Halte- und Ladestellen können Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen nur unfrankirt und ohne Nachnahme, Sendungen nach diesen Halte- und Ladestellen nur frankirt und ohne Nachnahme zum Transport angenommen werden. Für den Personen- und Güterverkehr von und nach den Stationen, Halte- und Ladestellen dieser Localbahn haben die Bestimmungen der Gebührentarife für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgütertransport auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888 sammt Nachträgen Geltung. Wegen nicht rechtzeitig vollendeter Zufahrtstrasse zum Aufnahmsgebäude der Station Tobitschau wird diese Station vorläufig nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet, und sind Fracht- und Eilgutsendungen von der Aufnahme und Ausfolgung in Tobitschau bis auf Weiteres ausgeschlossen. Frachtsendungen in Wagenladungen der Zuckerfabrik in Tobitschau können jedoch schon ab 1. October von und nach der Zuckerfabrik zur Beförderung gelangen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 13·610 km lange Strecke Nakři-Netolitz—Netolitz-Stadt der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, welche Ende September dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. October d. J. den Sectionschef im Handelsministerium Dr. Ernest von Koerber mit der Leitung der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen allergnädigst zu betrauen und demselben in Anerkennung der von ihm auf seinem bisherigen Posten geleisteten hingebungsvollen und ausgezeichneten Dienste den Orden der eisernen Krone zweiter Classe taxfrei zu verleihen geruht. Glanz m. p.

Der Leiter des k. k. Handelsministeriums hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Bezirkshauptmann in Gmunden, Franz Freiherrn von Aichlburg-Labia, zum landesfürstlichen Commissär bei der Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Horka für den Gesammtverkehr.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Frachtgutverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Horka der Linie Olmütz—Čellechowitz wird am 15. October 1895 für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 3. October 1895. [740]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Coursdifferenzen.

Ab 1. November 1895 bis auf Weiteres treten im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband hinsichtlich dar Anwendung der Coursdifferenzen folgende Bestimmungen in Kraft:

1. Die Coursdifferenzen werden unberücksichtigt gelassen, und finden demzufolge die besonders ausgegebenen Anhänge zu folgenden Tarifen bis auf Weiteres keine Anwendung:

a) Theil III, Heft 1, vom 1. September 1893;
b) Theil III, Heft 2, vom 1. September 1893;
c) Theil III, Heft 3, vom 1. November 1894;
d) Theil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1894;
e) Theil IV, Heft 2, vom 1. Juni 1894;
f) Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern (Verkehr mit Westösterreich) vom 1. Jänner 1893;
g) Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern (Verkehr mit Ungarn) vom 1. Februar 1893;
h) Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln vom 1. Februar 1895;
i) Provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern vom 1. August 1895.

2. Es werden die Coursdifferenzen im dreifachen Betrage abgezogen von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohlen (Theil VI) vom 1. Jänner 1892.

3. Es finden Anwendung die mit c) bezeichneten Frachtsätze des Tarifes Theil V, 1. Heft, vom 1. April 1890.

Wien, am 1. October 1895. [741]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Vom 1. October 1895 an wird der gesammte Güterverkehr auf den Stationen Gera und Weimar (Preussische Staatseisenbahn und Weimar-Geraer Eisenbahn) zusammengelegt und auf den bisherigen Staatsbahnstationen Gera und Weimar zur Abfertigung gelangen.

Die Frachtsätze nach Gera und Weimar (Weimar-Geraer Eisenbahn) werden hiedurch ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 1. October 1895. [742]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung in der Anwendung der Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 angefangen werden die in den Anhängen zu den Tarifheften 2, 3 und 4 des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes, sowie in den Nachträgen zu diesen Anhängen enthaltenen Coursdifferenzbeträge hinsichtlich der betreffenden Frachtsätze gänzlich unberücksichtigt gelassen.

Wien, am 2. October 1895. [743]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Bukowina/Galizien-Frankreich.

Anwendung der Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 an bis auf Weiteres werden die Coursdifferenzen hinsichtlich des vom 1. Jänner 1895 giltigen Ausnahmetarifes für die Beförderung bestimmter Artikel im Verkehre mit Paris zwischen Stationen in Galizien und der Bukowina einerseits und Eger transit, Nürnberg transit und Wien K.E.B. transit andererseits (vergl. den betreffenden „Anhang") unberücksichtigt gelassen.

Wien, am 2. October 1895. [744]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Anwendung der Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 an bis auf Weiteres bleiben die Coursdifferenzen hinsichtlich der betreffenden Frachtsätze in den nachbezeichneten Tarifen, bezw. Nachträgen (vergl. die bezüglichen „Anhänge") unberücksichtigt:

1. Nachtrag V zu Tarif-Theil IIa, Heft 1, giltig vom 1. Februar 1895.
2. Tarif-Theil III, Heft 1, vom 1. December 1893.
3. „ III, „ 2, „ 1. October 1894.
4. „ III, „ 3, „ 1. November 1894.
5. „ IV, „ 1, „ 1. Juni 1894.
6. „ IV, „ 2, „ 1. Juli 1894.
7. Ausnahmetarife, und zwar:

Ausnahmetarif für die Beförderung von	für den Verkehr zwischen	giltig vom
a) Wildpret	österr. Stationen und Paris	1. Sept. 1893
b) Dégras de peaux	dto.	1. Dec. 1893
c) Pferden	dto.	1. Dec. 1893
d) Bier	dto.	1. April 1894
e) getrockneten Pflaumen etc.	dto.	1. Jänner 1895
f) „ „ „	ungar. Stationen und Paris	1. Jänner 1895

Wien, am 2. October 1895. [745]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Fahrpreise von und nach der Personen-Haltestelle Karolinenthal.

Im Verkehre von und nach der am 15. October 1895 zur Eröffnung gelangenden Personen-Haltestelle Karolinenthal werden die Fahrpreise und Gepäcksfrachten nach dem allgemeinen Tarife für den Personen- und Gepäckstransport auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Juni 1891 berechnet, und zwar die Fahrpreise nach dem unten stehenden Zonenzeiger, die Gepäcksfrachten nach dem nachstehenden Kilometerzeiger.

a) Zonenzeiger:

Von und nach	Zone
Wien	15
Jedlesee	15
Jedlesee trans.	15
Strebersdorf **	15
Langenzersdorf	15
Bisamberg **	15
Korneuburg	15
Spillern	15
Stockerau	15
Ober-Olberndorf **	15
Sierndorf	15
Höbersdorf **	15
Schönborn-Mallebern **	15
Göllersdorf	15
Breitenweida **	15
Oberhollabrunn	15
Hetzmannsdorf-Wullersdorf	15
Guntersdorf	15
Zellerndorf	14
Platt ***	14
Röschitz ***	14
Pulkau	15
Raffnig ***	15
Missingdorf ***	15
Sigmundsherberg	15
Retz	14
Unter-Retzbach *	14
Schattau	14
Znaim	13
Wolframitzkirchen	13
Schönwald-Frain	13
Gröschelmauth	13
Mähr.-Budwitz	13
Jarmeritz	13
Kojetitz	13
Startsch-Trebitsch	13
Okřischko	13
Branzaus	12
Wiese	12
Iglau	11
Polna-Stecken	11
Přibislau-Schlappenz	11
Friedenau **	11
Deutschbrod	10
Okrouhlitz	10
Swětla	10
Leschtina	9
Wlkanetsch *	9
Goltsch-Jenikau Stadt *	9
Goltsch-Jenikau	9
Časlau	8
Cirkwitz **	8
Sedletz-Kuttenberg	7
Kolin	6
Gross-Wossek	6
Libitz *	6
Poděbrad	6
Nimburg	5
Wlkawa	6
Luschtenitz	7
Dobrowitz	7
Jungbunzlau	7
Libňowes	7
Zizelitz	8

Von und nach	Zone
Chlumetz	8
Neubidschow	8
Smidař	9
Wohnistan **	9
Wostroměř	9
Sobšitz ***	9
Kowac ***	9
Butowes-Tuř	9
Witinowes ***	10
Jitschin	10
Lhota-Šarowa	9
Bělohrad	9
Neupaka	10
Altpaka	10
Kruh *	11
Starkenbach	11
Pelsdorf	11
Hohenelbe	11
Arnau	12
Kottwitz *	12
Pilnikau	12
Wildschütz **	12
Trautenau	12
Ober-Altstadt **	12
Trübenwasser	12
Jungbuch **	12
Freiheit-Johannisbad	12
Parschnitz	12
Rosochatetz *	11
Chotebоř	11
Ždiretz-Kreuzberg	11
Hlinsko	12
Skutsch	11
Chrast	11
Slatinan	11
Chrudim	10
Medleschitz	10
Jesnitschan **	9
Rossitz	9
Kostomlat	5
Lissa	4
Altbunzlau	5
Dřis	5
Wschetat-Přivor	6
Melnik	7
Liboch	7
Wegstädtl	8
Gastorf	8
Polep	8
Krscheschitz ***	8
Leitmeritz	9
Leitmeritz Stadt *	9
Čalositz-Černosek	9
Libochowan ***	9
Sebusein (H.) ***	9
Birnai ***	9
Schreckenstein	9
Aussig	9
Schwaden *	10
Waltirsche ***	10
Gross-Priesen	10
Klein-Priesen ***	10

Von und nach	Zone
Pschira ***	10
Tichlowitz	10
Jakuben ***	10
Neschwitz *	10
Krischwitz ***	10
Tetschen	10
Čeldkowitz	3
Mštětitz	2
Chwala-Počernitz	2
Wysočan	+
Lieben	+
Prag	+
Karanitz **	8
Dobřenitz-Sirowatka	9
Praskačka-Urbanitz *	9
Königgrätz	9
Schlesische Vorstadt **	9
Hohenbruck	10
Tinischt	10
Častolowitz	10
Adlerkosteletz	10
Doudleb *	11
Pottenstein	11
Libitz a. d. Adler	11
Bohousov **	11
Senftenberg	11
Geiersberg	12
Liebenthal	12
Friedrichswald	12
Wildenschwert	12
Wetzdorf-Rothwasser **	12
Gabel	12
Wichstadtl-Lichtenau	12
Mittelwalde	13
Pardubitz	9
Rossitz	9
Steblowa *	9
Opatowitz	9
Königgrätz	9
Předmeritz	9
Smiřitz	10
Černošitz *	10
Josefstadt-Jaroměř	10

Von und nach	Zone
Jessenitz **	10
Böhm.-Skalitz	10
Starkotsch	11
Rothkosteletz	11
Schwadowitz-Eipel	11
Parschnitz	12
Bernsdorf *	12
Königshan	12
Liebau	12
Kukus *	10
Schurz **	10
Königinhof	10
Weiss-Třemešna	11
Mastig	11
Gross-Borowitz **	11
Falgendorf	10
Altpaka	10
Liebstadtl	11
Semil	11
Eisenbrod	11
Engenthal	11
Nawarow	12
Plaw ***	12
Swarow	12
Tannwald	12
Kleinskal	11
Turnau	12
Sichrow *	12
Liebenau	12
Reichenau i. Böhm.	13
Radl **	13
Langenbruck	13
Heinersdorf **	13
Reichenberg	13
Habendorf	13
Einsiedl	13
Hemmrich **	13
Raspenau-Liebwerda	13
Friedland i. Böhm.	13
Minkwitz-Dörfel **	13
Weigsdorf	14
Tschernhausen *	14
Seidenberg	14

b) Kilometerzeiger:

(Strecke Nimburg—Tetschen nebst Flügelstrecke)

Station	km
Nimburg	48
Kostomlat	42
Lissa	33
Altbunzlau	44
Dřis	50
Wšetat-Přivor	57
Melnik	68
Liboch	76
Wegstädtl	82
Gastorf	88
Polep	94
Krscheschitz ***	98
Leitmeritz	103
Leitmeritz Stadt *	104
Čalositz-Černosek	108
Libochowan ***	114
Sebusein	118
Sebusein Haltestelle ***	119
Birnai ***	122
Schreckenstein	127

Station	km
Aussig	129
Schwaden *	131
Waltirsche ***	133
Gross-Priesen	136
Klein-Priesen ***	137
Pschira ***	139
Tichlowitz	142
Jakuben ***	143
Neschwitz	146
Krischwitz ***	148
Altstadt bei Tetschen ***	150
Tetschen	153
Čelakowitz	25
Mštětitz	19
Chwala-Počernitz	13
Wisočan	4
Lieben	2
Karolinenthal *	—
Prag	2

Im Verkehre zwischen Karolinenthal einerseits und Stationen, bezw. Haltestellen der Strecke Wien—Guntersdorf inclusive andererseits werden bei Personenzügen folgende Ausnahmefahrpreise eingehoben:

I. Classe fl. 13·10, II. Classe fl. 7·76, III. Classe fl. 4·19.

Im Verkehre zwischen Karolinenthal einerseits und den Stationen Prag, Lieben und Wisočan andererseits kommen bei Personenzügen folgende Ausnahmefahrpreise zur Einhebung.

I. Classe fl. 0·31, II. Classe fl. 0·21, III. Classe fl. 0·11.

An Sonn- und Feiertagen gelangen in der Haltestelle Karolinenthal Hin- und Rückfahrkarten mit eintägiger Giltigkeitsdauer nach Lieben, Wysočan, Chwala-Počernitz, Mšetitz, Čelakowitz und Lissa zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Von Karolinenthal nach		II. Classe	III. Classe
Lieben und Wysočan	fl.	0·30	0·20
Chwala-Počernitz	„	0·55	0·35
Mšetitz	„	0·85	0·55
Čelakowitz	„	0·95	0·65
Lissa	„	1·30	0·85

Wien, am 1. October 1895. [746]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

(Normalspurige Linien.)

Nachtrag VI zum Gütertarif, Theil II.

Am 1. October 1895 tritt zum Binnen-Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893 der Nachtrag VI in Kraft.

Dieser enthält an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifes 8 einen anderweiten Ausnahmetarif für gebrannte und rohe Steine zwischen Connewitz, Leipzig I (Bayer. Bahnh.), Leipzig II (Dresd. Bahnh.), Plagwitz-Lindenau, sowie Stötteritz und denjenigen sächsischen Stationen, nach welchen die Tarifentfernungen nicht mehr als 50 km betragen.

Soweit im Verkehre zwischen Zeitz und Connewitz, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.) und Stötteritz in Folge anderweiter Fassung des Tarifes Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. November 1895 an.

Abdrücke des Nachtrages können durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 27. September 1895. [747]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Aenderung des Coursstandes.

Vom 1. November 1895 ab werden im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbande die auf Grund der Anhänge zu den Verbandstarifen, Theil II, Heft 1 und 2 (Verkehr mit Oesterreich), und Heft 3 und 4 (Verkehr mit Ungarn), resp. die auf Grund der Nachträge zu diesen Anhängen zur Anwendung kommenden Coursdifferenzen von den betreffenden Frachtsätzen nicht wie bis dahin im einfachen Betrage abgezogen, sondern gänzlich unberücksichtigt gelassen, so dass die erwähnten Anhänge sammt Nachträgen bis auf Weiteres bei der Frachtberechnung nicht mehr in Betracht zu ziehen sind. Desgleichen werden auch die bei den im Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafenverbande durch besondere Publicationen im Kartirungs- oder Rückvergütungswege zur Einführung gebrachten Frachtsätzen etwa angegebenen Coursdifferenzen von diesem Tage an nicht mehr in Abzug gebracht.

Wien, am 2. October 1895. [748]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II vom 20. August 1892. (Ausnahmetarif für Pflaumen und Pflaumenmus.) Die für getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus aus Rumänien, Serbien, Bulgarien und deren Hinterländern im Verkehre mit Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M., Köln und St. Johann-Saarbrücken, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg und den auf preussischem Gebiete gelegenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn Frankfurt a. M., Griesheim, Hanau, Höchst, Mainkur, Niederselters und Wiesbaden bestehenden Frachtbegünstigungen gelangen am 1. November zur Aufhebung.

Mit Wirksamkeit vom gleichen Tage werden des Weiteren die im Nachtrage III vom 1. April 1895 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Pflaumen aus Bosnien aufgehoben. Die directe Abfertigung von Pflaumen- u. s. w. Sendungen, sowie von Obst im frischen oder getrockneten Zustande ab Passau und Regensburg Donaulände nach den obenbezeichneten Stationen erfolgt ab 1. November zu den allgemeinen Frachtsätzen der Abtheilung A des Tarifes.

Die Anwendung der Frachtsätze der Abtheilung B im Rückvergütungswege ist für derartige Sendungen nach dem bezeichneten Gebiet, welche vom 1. November ab zur Aufgabe gelangen, ausgeschlossen.

Im Verkehre mit Stationen der Bayerischen, Württembergischen, Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, soweit dieselben auf hessischem Gebiet liegen, sowie der Main-Neckarbahn bleiben die zur Zeit giltigen einschlägigen Frachtbegünstigungen auch bis auf Weiteres in Kraft.

Deutsch-Russischer Ausnahmetarif für Flachs und Hanf. (Aufnahme der Station Grohn-Vegesack in den Ausnahmetarif.) Die Station Grohn-Vegesack des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover wurde mit Giltigkeit vom 1. October 1895 n. St. in den obengenannten Tarif mit den nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Frachtsätze für 100 kg in Mark:

Nach	Entfernung km	In Mengen von 5000 kg	In Mengen von 10000 kg
Zur Tabelle IIa des Tarifes. B. Ab Schnittpunkt Königsberg westlich.			
Grohn-Vegesack	954	3·38	2·14
Zur Tabelle III des Tarifes. B. Ab Schnittpunkt Alexandrowo westlich.			
Grohn-Vegesack	765	2·72	1·72

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Directer Frachtsatz von Unterwellenborn.) Mit sofortiger Giltigkeit tritt im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, für Roheisen bei Aufgabe von 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen von Unterwellenborn (kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt) nach Sosnowice W. W. u. J. D. E. loco ein directer Frachtsatz in der Höhe von 1·24 Mk. für 100 kg in Kraft, welcher im Verkehr nach Sosnowice W. W. u. J. D. E. transit um 0·03 Mk. zu kürzen ist.

Bromberg-Sächsischer Verband (Verkehr nach den Seehafenstationen). (Neuer Ausnahmetarif.) Mit dem 1. October trat im Verkehr nach den Seehafenstationen im Bromberg-Sächsischen Verbande ein neuer Ausnahmetarif für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchte, Raps- und Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnisse und Kaffeeersatzmittel, aus Getreide oder Mühlenerzeugnissen hergestellte, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verkehrsbureaux der betheiligten Verwaltungen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfennige	a)	b)				
1442	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 b) Holz des Specialtarifes III	Braunau	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	—	71*)	—	—	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag bei a) 6 Pfennige pro 100 kg, bei b) 5 Pfennige pro 100 kg, ferner bei Aussig-Landungsplatz bei a) 9·5 Pfennige und bei b) 5 Pfennige pro 100 kg
				Halbstadt					—	65*)	—	—			
				Hermsdorf-Oehlberg					—	70*)	—	—			
				Wekelsdorf					—	71*)	—	—			
				Parschnitz					—	68*)	—	—			
				Braneck					—	123*)	116*)	—			
				Frankstadt a. R.					—	133*)	123*)	—			
				Friedek-Mistek					a) 142	138*)	—	4			
				Zauchtl					a) 125	121*)	—	4			
				Bärn-Andersdorf					—	116*)	—	—			
				Domstadtl					—	114*)	—	—			
				Braunau	Schönpriesen-Umschlag				—	66*)	—	—			
				Halbstadt					—	60*)	—	—			
				Hermsdorf-Oehlberg					—	65*)	—	—			
				Wekelsdorf					—	66*)	—	—			
				Parschnitz					—	63*)	—	—			
				Braneck					—	118*)	111*)	—			
				Frankstadt a. R.					—	128*)	118*)	—			
				Friedek-Mistek					a) 137	133*)	—	4			
				Zauchtl					a) 120	116*)	—	4			
				Bärn-Andersdorf					—	111*)	—	—			
				Domstadtl					—	109*)	—	—			
				Braunau	Dresden-Elbkai				—	96	—	—			
				Hermsdorf-Oehlberg					—	95	—	—			
				Wekelsdorf					—	96	—	—			
				Parschnitz					—	93	—	—			
				Braneck					—	148	138	—			
				Frankstadt a. R.					—	158	145	—			
				Friedek-Mistek					a) 167	163	—	4			
				Zauchtl					a) 150	146	—	4			
				Bärn-Andersdorf					—	141	—	—			
				Domstadtl					—	139	—	—			
										kr.		kr.			
1443	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Seife der Position 8—39 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	M.-Ostrau	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	138 kr.	a) 113	b) 102	a) 25 b) 36	Im Kartirungswege		
1444	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Klotz- und Grubenholz bis 6·3 m Länge	Friedland	Rattimau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	22·9	13·0		9·9	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Friedek-Mistek					16·0	8·0		8·0			
				Mähr.-Ostrau					16·0	8·0		8·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1445	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine der Position 8—57 des Tarif-Theiles I	Schärding	Budapest- dunaparti teher p. u. fővárosi közraktárak, Józsefváros, Lipótváros, nyugoti palyaudvar, deli vasut (Südb.), Kelenföld, Ó-Buda filatorigát	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895	Besteht kein directer Frachtsatz	64·5 kr.		Im Kartirungswege		
1446	Südnorddeutschen Verbindungsbahn			Reichenberg S. N. D. V. a) loco b) transit *) und vice versa	Tannwald S. N. D. V.		Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V., Nachtrag I/A und II/A vom 1. Jänner 1894, bezw. 1. Jänner 1895	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		Die Bildung von Wagenladungen aus beliebigen Gütern ist gestattet, insoweit nicht reglementarische Bestimmungen entgegenstehen, und findet bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung hiefür der Frachtsatz der Classe A Anwendung. *) Die sub b) vorgesehenen Transit-Frachtsätze finden nur auf Güter Anwendung, welche mit **directen Frachtbriefen** auf die Anschlussbahnen über Reichenberg übergehen, bezw. in umgekehrter Richtung anlangen.
			Gewöhnliche Eilgüter			Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen			a) 115·0 / b) 115·0	66·0 / 61·0	49·0 / 54·0			
			Frachtgüter der Classen A						a) 24·0 / b) 24·0	22·0 / 19·5	2·0 / 4·5			
			Frachtgüter der Classen B						a) 24·0 / b) 24·0	21·5 / 19·0	2·5 / 5·0			
			Frachtgüter der Classen C						a) 21·9 / b) 21·9	19·5 / 17·0	2·4 / 4·9			
			Güter der Specialtarife 1						a) 24·0 / b) 24·0	21·5 / 19·0	2·5 / 5·0			
			Güter der Specialtarife 2						a) 24·0 / b) 24·0	19·5 / 17·0	4·5 / 7·0			
			Güter der Specialtarife 3						a) 18·6 / b) 18·5	18·5 / 16·0	0·1 / 2·5			
			Getreide, sowie Mehl und Mahlproducte			Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei durch ihre Leute und auf ihre Kosten zu bewerkstelligen			a) 24·0 / b) 24·0	16·5 / 14·5	7·5 / 9·5			
1447	Südbahn-Gesellschaft	K. k. pr. Graz-Köflacher Eisenbahn	Eisenschlacken aus alten Lagern	Wies	Graz S.B. transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufladen durch die Partei	Vom 1. October 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	26·6 kr. ö. W. incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr	18·0 kr. ö. W. incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr	8·6 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1448	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Ausnahmetarifes A laut Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Andrychau	Trotha	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 47 ex 1895, sub Post 715, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für den bezeichneten Ausnahmetarif vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	2·17 Mark	2·06 Mark	0·11 Mark	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1449	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Beuthen o. S.	Petrowitz	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes vom 1. September 1895, Theil II, Heft 1 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. November 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung	Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 34		Im Kartirungswege		
				Scharley	„					34				
				Beuthen o. S.	Saybusch-Zablocie					33				
				Scharley	„					33				
1450	Südbahn-Gesellschaft		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 im Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehre	Stationen der Strecke Marburg (exclusive)— Franzensfeste (exclusive) einschliesslich der Provenienzen von Stationen der Linie Unter-Drauburg Wolfsberg der k. k. österr. Staatsbahnen	Peri transit mit der Bestimmung nach Italien	Bei Sendungen **in angewiesener Fracht** wird die in dem nebenbezeichneten Ausnahmetarife unter A. a. 1 letzter Absatz vorgesehene Rückvergütung auf Grund des nachstehenden Rechnungsvorganges geleistet, u. z. sowohl dann, wenn bei tarifmässiger Instradirung via Peri aus der Frachtberechnung über die Instradirungsroute eine höhere Gesammtgebühr resultirt, als bei Frachtberechnung via Pontebba oder Cormons, als auch in dem Falle, wenn diese Unterbietung erst dadurch hervorgerufen wird, dass die italienischen Bahnen die Frachtsätze unter Hinzurechnung eines Goldagios für die österr. Theilfracht in Lire Noten erheben. Es wird zu den nach der italienischen Bestimmungsstation sich via Peri und Pontebba, bezw. via Cormons ergebenden Gesammtfrachtsätzen der nach dem Durchschnittscourse des jeweiligen Monats ermittelte Agiozuschlag auf die österr. Schnittsätze, wie sich derselbe auf Grund des von den italienischen Bahnen veröffentlichten Goldagios ergibt, hinzugerechnet. — Die sich bei dem Vergleiche der so gewonnenen Summen zu Ungunsten der Peri-Route ergebende Differenz, welche zunächst in Lire Noten ausgedrückt erscheint, wird unter Zugrundelegung des vorbezeichneten Goldagios in Goldfrancs umgerechnet und der so resultirende Betrag alsdann rückvergütet. Diese Bestimmungen finden sinngemäss auch bezüglich jener Holzsendungen Anwendung, welche in Stationen der nebenbezeichneten Strecke in Gemässheit der unter C des in Rede stehenden Ausnahmetarifes Nr. 3 enthaltenen Bedingungen nach Italien reexpedirt werden. — Hiebei ist für die Ermittlung der Rückvergütung das Datum der Reexpedition, bezw. das Durchschnittsagio jenes Monat massgebend, in welchem die Reexpedition stattgefunden hat. Die Liquidirung der Rückvergütungsbeträge erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. gegen die die Reexpedition nachweisenden Documente, wenn dieselben längstens zwei Monate nach Ablauf der Giltigkeit der Begünstigung in Vorlage gebracht werden. **Die vorstehende Begünstigung gilt ab 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896.**								

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Im Verordnungs-Blatte vom 17. September 1895, Nr. 109 sind auf Seite 1049 bei Post 1364 die Worte „Directionsbezirk Reutte" in „politischer Bezirk Reutte" abzuändern.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung von **Unterbauherstellungen an der Schleppbahn für die k. k. Saline in Ebensee** im approximativen Kostenbetrage von **23.700 fl. ö. W.** soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Unterbauherstellungen an der Schleppbahn für die k. k. Saline in Ebensee“**, längstens am **20. October d. J.**, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im October 1895.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 118. **Wien, 8. October 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 17. September 1895, Z. 54.247, an alle unterstehenden Bahnverwaltungen, betreffend die Zulassung der Sendungen der k. k. Verschleissstelle für ausländische Schiessmittel in Wien zum Eisenbahn- und Schiffahrtstransport in den Ländern der ungarischen Krone.

Im Nachhange zu dem h. a. Erlasse vom 24. August d. J., Z. 47.684, betreffend die Errichtung einer Verschleissstelle für ausländische Schiessmittel durch das k. und k. Reichs-Kriegsministerium und die Zulassung der Sendungen dieser k. k. Verschleissstelle zum Eisenbahntransport, wird die geehrte Verwaltung in Kenntniss gesetzt, dass der Herr kgl. ungar. Handelsminister, um zu ermöglichen, dass die durch das k. und k. Militärärar in Verschleiss gebrachten ausländischen Schiessmittel aus der besagten hiefür errichteten, derzeit alleinigen Verschleissstelle Wien, I., Petersplatz 7, auch nach den Ländern der ungarischen Krone versendet werden können, eine mit dem Eingangs bezogenen h. a. Erlasse analoge Verfügung rücksichtlich des Bahntransportes dieser Schiessmittel an die ihm unterstehenden Bahnverwaltungen und Schiffahrtsunternehmungen erlassen hat.

Wien, am 17. September 1895.

Für den Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Wrba m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 24. September 1895, Z. 55.226, an die unterstehenden Bahnverwaltungen, betreffend das Ausserkrafttreten der Zulassung des Sprengmittels „Ledrit“ zur Erzeugung und zum Verkehre.

Laut Mittheilung des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. September d. J., Nr. 25.478, hat die k. k. Bezirkshauptmannschaft Judenburg dem Johann Waffen in Kobenz die ihm ertheilte Concession zur gewerbsmässigen Erzeugung und zum gewerbsmässigen Verschleisse des Sprengmittels „Ledrit“ im Grunde des § 57 der Gewerbeordnung zurückgenommen, in Folge dessen die demselben mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Februar 1883, Nr. 1467, ertheilte Zulassung des genannten Sprengmittels zur Erzeugung und zum Verkehre in Oesterreich ausser Kraft getreten ist.

Hievon wird die geehrte Verwaltung unter Bezugnahme auf den h. a. Erlass vom 19. Februar 1884, Nr. 5914 (Centralblatt für Eisenbahn und Schiffahrt 1884, Nr. 29), in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 24. September 1895.

Für den Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Wrba m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 21. September 1895, Z. 48.428, an die unterstehenden Bahnverwaltungen, betreffend die Zulassung der Eisenbahn-Knallsignale der Firma vormals Sellier & Bellot zur Erzeugung und zum Verkehre.

Das k. k. Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem Handelsministerium die von der Zündhütchen- und Patronenfabrik vormals Sellier & Bellot in Prag in der beiliegenden Beschreibung und Zeichnung dargestellten Eisenbahn-Knallsignale über das Ansuchen der genannten Unternehmung auf Grund vorgenommener

Prüfung in Gemässheit des § 5 der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 153, zur Erzeugung und zum Verkehre gegen dem zugelassen, dass die Erzeugung genauestens nach der vorerwähnten Beschreibung und Zeichnung erfolge.

Hievon wird die geehrte Verwaltung behufs entsprechender Belehrung der berufenen Eisenbahnorgane über die Einrichtung dieser Knallsignale in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 21. September 1895. Für den Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Wrba m. p.

Beschreibung

der von der Zündhütchen- und Patronenfabrik vormals Sellier & Bellot in Prag-Žižkow erzeugten

Eisenbahn-Knallsignale.

Oesterreichisches Privilegium Tom. 38. Fol. 3276. Ungarisches Privilegium Tom. 22. Fol. 3226.

Das Knallsignal stellt sich dar als eine 5 cm breite, 4 cm lange und 1 cm hohe Dose *A*, Figur I, aus verkupfertem Zinkblech.

An der Bodenplatte *B* der Dose ist mittelst Kupfernieten ein dem Schienenkopfprofil entsprechender 1½ cm breiter Bügel *C* von lackirtem, federndem Stahl angenietet. Ferner besitzt die Bodenplatte einen 3 mm breiten Rand, welcher über den, die Bestandtheile des Knallsignales enthaltenden Deckel *D* der Dose überlegt und festgepresst wird, worauf die Fuge durch wasserdichten Lack gegen Eindringen von Feuchtigkeit in die Dose geschützt wird. Der ebenfalls aus verkupfertem Zinkblech hergestellte Deckel *D* trägt eingeprägt auf der Oberseite die Firma und das Jahr der Erzeugung, bildet einen Hohlraum von 4½ : 3½ cm Bodenfläche bei 8—9 mm Höhe, und enthält folgende Bestandtheile:

I. In der Mitte ein mit wasserdichter Papierhülle *a*, Figur 2 und 4, umgebenes Röhrchen *b* aus Glas von circa 8 mm äusserem Durchmesser und 1—1½ mm Wandstärke. Dieses Röhrchen enthält einen empfindlichen Zündsatz *c*, welcher beim Befahren des Knallsignales durch Zertrümmerung der Glashülle zur Explosion gelangt und die seitlich gelagerten Knallkapseln *d* entzündet.

II. Seitlich, links und rechts gelagert, neben dem Röhrchen *a* je 4 Kupferröhrchen *d* von 7 mm äusserem Durchmesser und 15 mm Länge, welche circa zwei Drittel ihrer Länge mit dem Knallsatze gefüllt sind.

Der Knallsatz ist in diese Röhrchen eingepresst, die Oberfläche lackirt und sodann mit einem Stanniolplättchen *f* von 0·05 mm Stärke bedeckt. Diese Röhrchen lagern in wellenförmig gepressten Cartons *g*, mit der Oeffnung gegen das unter *a* genannte Glasröhrchen gekehrt. Durch die Umhüllung des Glasröhrchens einerseits, die feste Lagerung der Kapseln in einer Art Carton-Etuis andererseits, sowie durch die feste Lagerung der beiden Zündsätze in ihren Umhüllungen ist ein freiwilliges Losgehen der Knallsignale durch Stoss, Erschütterung, Fallenlassen etc. nach Thunlichkeit ausgeschlossen. Durch den wasserdichten Verschluss, sowohl der einzelnen Zündbestandtheile als der Dose selbst, ist das Losgehen dieser Signale auch bei schlechtestem Wetter gewährleistet.

In jedem Knallsignale befindet sich:

1. Im Glasröhrchen *b* 0·75 gr eines schwarzen, empfindlichen Zündsatzes.
2. In den Kupferröhrchen *d* je 0·5 gr Knallsatz, so dass jedes Knallsignal 4 gr Knallsatz enthält.

I

A B C

II

d d a b c

III

D C SELLIER & BELLOT PATENT

IV

a g f b

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 1. October 1895, Z. 57.060, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 18. September 1895 hat im Auftrage des kgl. ungarischen Herrn Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrtsinspectorat in Budapest dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern eröffnet, dass, nachdem schon am 15. December 1894 die Theilstrecke Nagy-Bocskó—Rahó der Staatsbahnlinie Nagy-Bocskó—Körösmezö—Landesgrenze zur Eröffnung gelangte und in den internationalen Transportdienst aufgenommen wurde, nun auch der Rest der Linie, nämlich das Stück Rahó—Körösmezö—Landesgrenze — wovon der Theil Rahó—Körösmezö vorher ausschliesslich dem beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr offen war — und zwar am 15. August d. J. dem Gesammtverkehr übergeben und damit die zum Netze der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gehörende Gesammtlinie

Nagy-Bocskó—Körösmezö—Landesgrenze

dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 gänzlich unterstellt worden ist.

Das genannte Centralamt hat diese Eröffnung gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens zur Kenntniss genommen und hievon nach Vorschrift des Art. 57, Z. 1, den übrigen betheiligten Staaten mit dem Ersuchen um Benachrichtigung der interessirten Eisenbahnen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 26. September d. J. Mittheilung gemacht.

Eine Aenderung der Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken findet nicht statt, nachdem in jener die kgl. Ungarischen Staatsbahnen bereits enthalten sind. Aus demselben Grunde gelten die Bestimmungen des Uebereinkommens für die letzte Theilstrecke der genannten Bahn vom Tage der Eröffnung derselben für den Gesammtverkehr an.

Wien, am 1. October 1895.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mit elektrischer Kraft zu betreibende Trambahnen in Linz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Bauunternehmung Ritschl & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Trambahnen im Anschlusse an die bestehenden Pferdebahnlinien in Linz, und zwar:

1. vom städtischen Volksgarten mit einer Variante unter Berührung des städtischen Friedhofes nach Kleinmünchen und
2. von der Donaubrücke längs des rechten Donauufers in die Vorstadt Margarethen

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. September 1895. Z. 50.810.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Strassenbahn von Linz nach Kleinmünchen.

Das k. k. Handelsministerium hat der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Linz nach Kleinmünchen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 20. September 1895. Z. 46.964.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Gablonz-Johannesberg. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 26. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn Gablonz-Johannesberg die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. [H.-M.-Z. 52.717.]

Localbahn Neuhaus-Neubistritz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 25. September die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von den Concessionären vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige Localbahn von Neuhaus nach Neubistritz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im h. o. Namen zu ertheilen. [H.-M.-Z. 51.663.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Dembica—Nadbrzezie: Verlängerung der Station Nadbrzezie und Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung der Station Nadbrzezie und für die Herstellung einer Schleppbahn von dieser Station zum Inundationsdamme des Weichselflusses, bezw. zu dem dort zu errichtenden Umschlagplatze für den 10. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 18.407.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Herstellung eines Schleppgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für den Bau eines Schleppgeleises aus den Umladegeleisen der Station Olmütz zum k. k. Tabakmagazine für den 10. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric betraut. [G.-I.-Z. 18.738.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Bauherstellung.) Das von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegte Project für eine Locomotivremise nebst Wasserthurm, Wohnung für den

Maschinenführer, dann Kaserne für das Maschinen- und Zugbegleitungs-Personale in der Station Stramberg der Localbahn Stramberg-Wernsdorf wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Brünn mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im h. ä. Namen zu ertheilen. [H.-M.-Z. 55.715.]

Localbahnen Branowitz-Pohrlitz und Rohrbach-Seelowitz. (Pläne für Hochbauten.) Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Ausführungspläne der auf Grund früher genehmigter Normalien hergestellten Hochbauten auf den Localbahnen Branowitz-Pohrlitz und Rohrbach-Seelowitz wurden nachträglich genehmigt. [30. September, H.-M.-Z. 56.237.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 30. August wurden über Auftrag der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen die Güterzugslocomotiven Nr. 4080 und 4081 der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, welche im Jahre 1871 in der Locomotivfabrik J. A. Maffei in Hirschau bei München gebaut wurden, behufs Bemessung ihrer Geschwindigkeit neuerlich einer technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Die Locomotiven sind gleichartig gebaut, und ruhen die Kessel derselben mittelst aussenliegender Rahmen auf drei gekuppelten Achsen. Die zweite ist die Triebachse. Die Dampfcylinder sind horizontal und aussenliegend, die Steuerung nach Allan ist innen angebracht, und geschieht die Umsteuerung mit Reversirhebel. Die Kesselarmaturen sind vollständig vorhanden. Zur Kesselspeisung dienen zwei Injectoren. Die Maschine ist mit einem Kobelrauchfang mit Funkenrose ohne Vacuumbremse und mit entsprechend angebrachten Bahnräumern versehen. Die Lastübertragung auf die Achsen erfolgt mittelst sechs Blattfedern, und ist die Lastvertheilung auf die drei Achsen, sowie die Montirungsgenauigkeit eine entsprechende. Das Totalgewicht beträgt bei jeder dieser Maschinen 35·2 Tonnen, und ist die Spurweite eine normale. Die Durchschnittsgeschwindigkeit bei der auf der Strecke Pilsen—Nürschan unternommenen Probefahrt betrug 40, bezw. 44 km, und die maximale erreichte Fahrgeschwindigkeit 60 km per Stunde. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss wurde constatirt, dass es keinen Bedenken unterliegt, beide vorbeschriebenen Maschinen für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden. [Z. 56.222.]

— (Einstellung von zehn Cisternenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat den von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Vorlage gebrachten Typenplan für einen zu Petroleumtransporten bestimmten Cisternenwagen mit Bremse, nach welchem die Firma Bergheim & May Garvey in Galizien zehn Stück mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der k. k. Staatsbahnen in einer inländischen Fabrik herstellen zu lassen beabsichtigt, genehmigt. [Z. 46.538.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Locomotivprüfungen.) Am 20. und 22. Mai fanden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeilichen Prüfungen rücksichtlich zweier für die Linien der Eisenbahn Wien-Aspang bestimmten Eilzugslocomotiven mit Schlepptender statt, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 18. Februar 1895, Z. 3242, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt erbaut wurden. Beide Maschinen gehören der Kategorie II c an und wurden mit den Fabrikationsnummern 3798 und 3799 und den Inventarsnummern 30, bezw. 31 versehen. Die Kessel dieser Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Maschinen haben vier Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in einem eigenen Truckgestelle vorne liegen. Die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt. Die beiden Maschinen haben horizontale, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel und Schraube. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse für Tender und Wagenzug, Spindelbremse, Dampfheizung nach Haag, Conducteurzug, Vorrichtung zum Kohlennässen etc. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht jeder der Maschinen beträgt 45·4 t. Bei der Probefahrt wurden maximale Geschwindigkeiten von 82, bezw. 85 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 58, bezw. 60 km per Stunde erreicht, so dass beide Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste übergeben werden konnten. [Z. 54.459.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 14. September, Z. 48.224, dem Obergespan Béla Rudnay, als Vorstand des Comitats-Eisenbahn-Executivcomité des Comitates Hont, für eine von der zukünftigen Station Szete der von der Station Szakállos (Ipoly-Szakállos) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Csata—Szakállos—Balassa-Gyarmat aus projectirten Localbahn Szakállos (Ipoly-Szakállos (eventuell Visk) Selmeczbánya (Schemnitz [siehe Post 4]) abzweigende, bis Bakabánya (Comitat Hont) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 14. September, Z. 48.861, den Budapester Advocaten Franz Hübner und Alois Kurcz für eine von Kis-Szent-Miklós ausgehende, mit Berührung der Gemarkung der Gemeinde Rátót bis Vácz-Hartyán führende normalspurige Localbahn mit Dampf- eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 14. September, Z. 49.861, dem Reichstags-Abgeordneten Nikolaus Bartha für eine von der Station Kolozsvár (Klausenburg) der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Kolozsvár—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Linie Kolozsvár—Deés—Zilah der Szamosthalbahn abzweigende, die Stadt Kolozsvár durchschneidende und weiterhin über Kolozsmonostor, Szász-Fenes, Szász-Lóna und Gyalu bis in den Bereich der Gemeinde Hideg-Szamos (Comitat Kolozs) führende Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 14. September, Z. 50.007, dem Obergespan Béla Rudnay für eine von der Station Ipolyság, eventuell von den Stationen Visk oder Szakállos (Ipoly-Szakállos) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Csata—Ipolyság—Balassa-Gyarmat abzweigende,
   a) einerseits über die Gemarkung der Gemeinden Felsö-Szemere und Németi bis Korpona führende,
   b) andererseits die Linie Csata—Ipolyság—Balassa-Gyarmat von einer der Eingangs angeführten drei Stationen aus in der Endstation Selmeczbánya (Schemnitz) mit der Linie Garam-Berzencze—Selmeczbánya verbindende

   normalspurige Localbahn (siehe Post 1) auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 14. September, Z. 51.247, dem Einwohner von Visegrád, Arthur Krausz, für eine von der Endstation Szent-Endre der mit Dampfkraft betriebenen Localbahn Budapest (Ó-Buda [Altofen])—Szent-Endre der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb abzweigende und in deren Fortsetzung diese über Puszta-Leányfalu, Tahi und die Gemarkung der Gemeinde Duna-Bogdány, Stadt-Visegrád (Donau-Dampfschiffahrts-Station) und weiterhin über Dömös und die Gemarkung der Gemeinde Pilis-Marot in der Endstation Esztergom (Gran) mit der Localbahn Esztergom—Almás-Füzitö und der im Bau begriffenen Eisenbahn Budapest-Lipótvár (Leopoldstadt [Station der Budapester Ringbahn])—Dorogh—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1894) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Aranyos-Maroth—Kis-Tapolcsány. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 21. September fand unter Führung des Ministerialsecretärs Arpád Kepessy des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der den Betrieb führenden kgl. Ungarischen Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der von der Bauunternehmung Michael Pollacsek ausgeführten Localbahn Aranyos-Maroth—Kis-Tapolcsány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 72) statt. Nachdem der Bauzustand und die Einrichtung der neuen Linie von der Commission als entsprechend befunden wurde, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des Betriebes. Die neue Linie, deren Realisirung durch namhafte Beiträge von Seiten Sr. kais. u. kgl. Hoheit Erzherzog Carl Ludwig, als Besitzer der Domäne Tapol-

csány, wesentlich gefördert wurde, ist die 4 km lange Fortsetzung der Zsitvathalbahn. Die Zsitvathalbahn, deren nunmehrige Endstation Kis-Tapolcsány gleichzeitig durch Werkbahnen mit den Revieren der Victoria-Bergbau-Gesellschaft verbunden wurde, hat bereits jetzt Bedeutung für den oberungarischen Kohlenverkehr aus dem Bergbaugebiete des Comitates Bars, welche aber nach Ausbau derselben zum Anschlusse an die Linie Garam-Berzencze—Selmeczbánya (Schemnitz), einer Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka, noch wesentlich zunehmen wird.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Geldbeschaffung und Neuorganisirung der Gesellschaft aus Anlass der Einführung des elektrischen Betriebes.) Nachdem der kgl. ungar. Handelsminister im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und der Finanzen der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Umgestaltung ihres derzeit mit Pferden betriebenen Netzes auf elektrischen Betrieb ertheilte, hat die Direction der Gesellschaft bereits die entsprechenden Verfügungen zur Beschaffung der erforderlichen Capitalien getroffen. Mit Rücksicht auf den Bedarf von fl. 10,600.000 und im Hinblick darauf, dass für diesen Zweck im Sinne der Concession fl. 2,288.000 aus dem Erlös der bereits früher emittirten vierpercentigen Obligationen zu verwenden sind, wurde beschlossen, das Actiencapital der Gesellschaft um acht Millionen Gulden zu erhöhen. Die neuen Titres werden im Sinne der Bestimmungen der Concession auf fl. 100 Nominale lauten. Die Emission der neuen Actien wird entsprechend dem Bedarfe successive derart erfolgen, dass die erste Emission, welche 20.000 Stück gleich zwei Millionen Gulden Nominale umfassen wird, im Laufe des nächsten Monates bewerkstelligt wird. Die Direction wird einer demnächst einzuberufenden ausserordentlichen Generalversammlung die bezüglichen Anträge zur Beschlussfassung unterbreiten, wobei vorgeschlagen werden wird, das Bezugsrecht für diese Emission den Actionären derart einzuräumen, dass auf je eine alte Actie oder einen Genussschein je zwei neue zu fl. 100 Nominale entfallen. Der Cours, zu welchem die Actionäre das Bezugsrecht ausüben können, wurde mit fl. 205 per Actie à fl. 100 Nominale in Aussicht genommen. Gleichzeitig wird auch die Verfügung getroffen, dass die derzeit in Umlauf befindlichen Actien à fl. 200 Nominale gleich den zur Neuemission gelangenden Titres gegen zwei Stück à fl. 100 umgetauscht werden. Auch bezüglich der sofort nach Erfolgung der Concessionsurkunde in Angriff zu nehmenden Bauarbeiten wurden bereits die entsprechenden Vorarbeiten durchgeführt und Lieferungen von Materialien sichergestellt.

Budapester Vororte - Tramway - Actiengesellschaft (Budapesti vidéki vasut) mit elektrischem Betriebe. (Ausbau des Betriebsnetzes.) Die Direction der Budapester Vororte-Tramway-Actiengesellschaft mit elektrischem Betriebe (früher Bodendorfer & Ganz'sche Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest und Leobersdorf [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9]) hat den Beschluss gefasst, ihr Betriebsnetz im Bereiche von Uj-Pest (Vorort Neu-Pest) durch den Bau zweier Verbindungslinien, deren elektrischer Betrieb gleichfalls mit Oberleitung eingerichtet werden wird, zu vervollständigen. Die gesellschaftliche Linie Uj-Pest—Rákos-Palota hat Anschluss an die Linie Budapest (V. Bezirk)—Uj-Pest der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb und wird durch den Ausbau einer Flügelbahn an einem geeigneten Punkte auch Anschluss an das Betriebsnetz der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe, sowie an die Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90) erhalten. Die Gesellschaft beabsichtigt, zur Vervollständigung des gesellschaftlichen Betriebsnetzes noch weitere Linien im Bereiche des Extravillans zu bauen, deren Rentabilität durch das rasche Wachsthum der Vororte, insbesondere der dortigen Arbeitercolonien, im Vorhinein als gesichert zu betrachten ist.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Rákos-Palota über Föth nach Mogyorod. (Ausführungsbeschluss und politisch-administrative Begehung.) Die Interessenten jener vom Uj-Pester Einwohner Stefan Halász von der Endstation Rákos-Palota der Budapester Vororte-Tramway (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) aus über Fóth bis Mogyorod projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47), Vorconcession Post 1), haben die Realisirung dieses insbesondere für die Approvisionirung Budapests und die Ausbreitung der Villeggiatur im Bereiche der von der Bahn zu berührenden Gegenden wichtigen Projectes durch materielle Unterstützung zu fördern beschlossen. Die politisch-administrative Begehung der projectirten Linie wurde unter Führung des Ministerialsecretärs Arpád Papp für den 21. October anberaumt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis zum 10. October.

Adriatischer Dienst.

4. October, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris", Capitän C. Zalampich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

4. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.

5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

5. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Burgstaller, nach Venedig.

7. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimilano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.

8. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

9. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Burgstaller, nach Venedig.

10. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

5. October, um 5 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora", Capitän A. Mocole, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Mytilene.

7. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Tebe", Capitän L. Barichievich, nach Thessalien, Constantinopel und Batum, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

8. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Rhodus, Piräus, Khios, Smyrna, Dardanellen.

9. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Urano", Capitän V. Cattarinich nach Alexandrien mit Berührung von Fiume, Corfu und Patras.

10. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Elektra", Capitän F. Kossovich, nach Constantinopel und Batum, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. October, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;
nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. November um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . . .", Capitän . . . ., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. October, Dampfer „Medusa", Capitän V. Gutmann, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden: die 44·11 km lange Strecke Pozsony-Ujvaros — Dunaszerdahely der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, welche am 23. August dem Verkehre übergeben worden ist; die 13·18 km lange Strecke Traunstein — Ruhpolding der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 17. August provisorisch für den Personen- und Wagenladungsverkehr eröffnet worden ist.

und die 6·14 km lange Strecke Langenzenn — Wilhermsdorf der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche im Monate September dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXX. Stückes.) Das am 2. October herausgegebene CLXXX. Stück enthält unter

Nr. 1451: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 20. September 1895, Z. 16.318/II, betreffend die Ausfuhr von Schlachtvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Baden und Bayern.

Nr. 1452: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

— (Inhalt des CLXXXI. Stückes.) Das am 3. October herausgegebene CLXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1453: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 30. September 1895, Z. 11.203, betreffend die Viehausfuhr nach Bayern.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate September 1895.

Artikel	Lager am 1. Septbr.	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Septbr.
	Metercentner			
Weizen	1429	807	699	1537
Roggen	521	—	246	275
Gerste	1167	—	8	1159
Hafer	4975	307	1463	3819
Malz	728	529	235	1022
Mais	676	404	344	736
Diverse	4930	1567	1010	5487
Total	14426	3614	4005	14035

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	September 1895				September 1894			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten *)		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten **)		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	208.201	295.770	212.644	291.327	259.583	266.981	173.676	352.888
Darunter:								
Weizen	28.930	129.160	70.045	88.045	49.116	68.203	41.244	76.075
Roggen	50.615	40.899	46.441	45.073	60.142	37.063	24.224	72.981
Gerste	11.094	44.291	25.756	29.629	33.958	72.258	29.498	76.718
Hafer	6.936	33.511	15.630	24.817	8.943	41.400	21.820	28.523
Mais	44.458	5.517	28.786	21.189	37.872	14.635	31.250	21.257
Hirse	697	413	756	354	1.478	384	816	1.046
Bohnen	632	10.902	9.655	1.879	5.179	6.111	7.136	4.154
Erbsen	465	—	210	255	335	201	86	450
Malz	2.766	301	2.282	785	2.301	600	755	2.146
Raps	27.182	20.273	1.640	45.815	20.598	14.181	1.897	32.900
Hanfsamen	—	—	—	—	28	311	113	226
Wicken	537	82	43	576	920	131	682	369
Mehl	5.309	2.427	3.535	4.201	8.201	3.249	4.890	6.560
Kleie	1.213	880	287	1.806	9.115	2.640	851	10.904
	180.834	288.656	205.066	264.424	238.186	261.367	165.244	334.309
Spiritus	2.049	—	—	2.049	632	—	496	136
Zucker	6.102	28	2.420	3.710	3.503	130	1.654	1.979
Wein	1.469	1.727	595	2.601	3.492	591	1.443	2.640
Oele und Fette	2.099	621	771	1.949	1.554	312	1.027	8.39
Sonstige Waaren	15.648	4.738	3.792	16.594	12.216	4.581	3.812	12.985
Mittlere Tagesbewegung	15.406 Meter-Centner				14.215 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,102.685	1,737.830	1,105.785	2,734.730	2,448.925	1,818.820	1,092.935	3,174.810

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	66	24	23	67	53	40	19	74
Versicherungswerth . . fl.	297.720·—	195.500·—	214.550·—	278.670·—	283.260·—	200.410·—	97.460·—	386.210·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	6	—	6	15	6	5	16
Versicherungswerth . . fl.	—	41.800·—	—	41.800·—	25.360·—	21.000·—	6.360·—	40.000·—
Lombardbetrag . . . . fl.	—	27.850·—	—	27.850·—	13.164·—	11.800·—	2.979·—	21.985·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag VII zur Tarifübersicht.

Zur Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1895 gelangt der Nachtrag VII, enthaltend die bis 1. October 1895 eingetretenen Aenderungen zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von je 10 kr. bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 7. October 1895. [749]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Herabsetzung der Lagerfreiheit und Erhöhung des Lagergeldes in der Station Meran.

Nachdem die Güteranhäufungen in der Station Meran fortdauern, wird mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen (Z. 57.998 ex 1895) die erfolgte Herabsetzung der Lagerfreiheit für Güter von vier auf zwei Tage und Erhöhung des Lagergeldes auf 4 Kreuzer pro Tag und 100 kg bis zum 15. October ausgedehnt.

Wien, im October 1895. [750]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Herabsetzung der Ladefristen.

Mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 1. October 1895, Z. 18.843/L.-B.-A., wird die tarifmässige Auf- und Abladefrist für Güter in ganzen Wagenladungen vom 10. October 1895 an bis auf Widerruf von 12 auf 8 Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, am 1. October 1895. [751]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Aenderung des Coursstandes.

Vom 1. November 1895 ab werden im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbande die auf Grund der Anhänge zu den Verbandstarifen, Theil II, Heft 1 und 2 (Verkehr mit Oesterreich), und Heft 3 und 4 (Verkehr mit Ungarn), resp. die auf Grund der Nachträge zu diesen Anhängen zur Anwendung kommenden Coursdifferenzen von den betreffenden Frachtsätzen nicht wie bis dahin im einfachen Betrage abgezogen, sondern gänzlich unberücksichtigt gelassen, so dass die erwähnten Anhänge sammt Nachträgen bis auf Weiteres bei der Frachtberechnung nicht mehr in Betracht zu ziehen sind. Desgleichen werden auch die bei den im Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafenverbande durch besondere Publicationen im Kartirungs- oder Rückvergütungswege zur Einführung gebrachten Frachtsätzen etwa angegebenen Coursdifferenzen von diesem Tage an nicht mehr in Abzug gebracht.

Wien, am 2. October 1895. [752]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr, Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Nichtanwendung der Coursdifferenzen.

Die zu den Frachtsätzen der Verbands-Gütertarif-Theile II in Betracht kommenden Coursdifferenzen werden ab 1. November 1895 von den Frachtsätzen nicht mehr im einfachen Betrage abgezogen, sondern unberücksichtigt gelassen.

Wien, am 4. October 1895. [753]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Nichtanwendung der Coursdifferenzen.

Die in dem Anhange zum Verbands-Gütertarif-Theil II enthaltenen Coursdifferenzen werden ab 1. November 1895 von den Frachtsätzen nicht mehr im einfachen Betrage abgezogen, sondern unberücksichtigt gelassen.

Wien, am 4. October 1895. [754]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nichtanwendung der Coursdifferenzen.

Die in dem Anhange zum Verbands-Gütertarif-Theil II, Heft 1a, und die in dem Verbands-Gütertarif-Theil II, Heft 5, sowie in dem Nachtrage I zum gen. Heft 5 enthaltenen Coursdifferenzen werden ab 1. November 1895 von den Frachtsätzen nicht mehr im einfachen Betrage abgezogen, sondern unberücksichtigt gelassen.

Wien, am 4. October 1895. [755]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Bayern, dem übrigen Süddeutschland, dann Elsass-Lothringen, Luxemburg, der Schweiz, Frankreich, Belgien, den Niederlanden, dann Rheinland-Westphalen andererseits. (Coursänderungen ab 1. November 1895.) Mit Rücksicht auf die seit einiger Zeit eingetretene erhebliche Besserung der österreichischen Valuta hat sich die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen veranlasst gesehen, rücksichtlich jener directen Tarife, welchen Seitens der österr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen bei Umrechnung ihrer Antheile das Verhältniss 100 fl. = 170 Mark, bezw. 100 fl. = 210 Franken zu Grunde gelegt wurde, und bezüglich welcher die Ausgabe besonderer Anhänge, enthaltend die Coursdifferenzen, erfolgt ist, mit Giltigkeit ab 1. November 1895 die zum Course 100 fl. = 170 Mark, bezw. = 210 Franken berechneten directen Frachtsätze, d. i. also ohne Berücksichtigung irgend welcher Coursdifferenzen in Wirksamkeit zu setzen. Die rechtzeitige Publication dieser Massnahme wird Seitens der geschäftsführenden Verwaltungen der einzelnen Verbände erfolgen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1451	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	Trifail, Hrastnigg und Sagor	Budapest S.B., Kelenföld transit, Promontor und Tétény	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. **Für das in nebigen Relationen ein Gesammt-Verfrachtungsquantum von 2500 Tonnen à 1000 kg übersteigende Plusquantum**	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	96 Heller incl. ungar. Steuer	88 Heller incl. ungar. Steuer	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende, dass verfrachtete Gesammtquantum nachweisende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1452	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	Trifail und Sagor	Görz	**Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen à 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	64 Heller	60 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1453	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	a) Graz S.B. b) Cilli c) Markt-Tüffer d) Trifail	Weitersfeld	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller a) 46 b) 63 c) 67 d) 64	Heller 36 52 56 58	Heller 10 11 11 6	Im Kartirungswege		
					Mureck				a) 50 b) 67 c) 71 d) 68	36 52 60 60	14 15 11 8			
					Gosdorf				a) 50 b) 67 c) 71 d) 68	40 56 60 62	10 11 11 6			
					Purkla				a) 56 b) 73 c) 77 d) 74	44 60 64 68	12 13 13 6			
					Halbenrain				a) 56 b) 73 c) 77 d) 74	44 60 64 70	12 13 13 4			
					Radkersburg				a) 62 b) 79 c) 83 d) 80	44 60 64 72	18 19 19 8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg a)	Frachtsatz per 100 kg b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg a)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1454	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe, excl. amerikanischer	1) Triest 2) Fiume		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Anwendung der für den Tirol-Küstenländischen Verkehr bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1894	Kreuzer ö. W.						Im Kartirungswege		
					Bludenz				1) 152·4 2) 186·9	140·0 159·7	148·1 183·3	136·2 159·0	4·3 3·6	3·8 0·7			
					Dornbirn				1) 155·4 2) 190·0	143·1 162·8	148·1 183·3	136·2 159·0	7·3 6·7	6·9 3·8			
					Frastanz				1) 152·4 2) 186·9	140·0 159·7	148·1 183·3	136·2 159·0	4·3 3·6	3·8 0·7			
					Hohenems				1) 155·4 2) 190·0	143·1 162·8	148·1 183·3	136·2 159·0	7·3 6·7	6·9 3·8			
					Imst				1) 174·2 2) 186·9	140·0 159·7	148·1 183·3	136·2 159·0	26·1 3·6	3·8 0·7			
					Nenzing				1) 152·4 2) 186·9	140·0 159·7	148·1 183·3	136·2 159·0	4·3 3·6	3·8 0·7			
					Rankweil				1) 155·4 2) 190·0	143·1 162·8	148·1 183·3	136·2 159·0	7·3 6·7	6·9 3·8			
					Schaan-Vaduz				1) 152·4 2) 186·9	140·0 159·7	148·1 183·3	136·2 159·0	4·3 3·6	3·8 0·7			
					Schwarzach				1) 155·4 2) 190·0	143·1 162·8	148·1 183·3	136·2 159·0	7·3 6·7	6·9 3·8			
					Strassenhaus				1) 152·4 2) 186·9	140·0 159·7	148·1 183·3	136·2 159·0	4·3 3·6	3·8 0·7			
			Baumwolle, amerikanische		Vorstehend verzeichneten Stationen, dann Bregenz loco, Feldkirch loco und Hard-Fussach	Die zugestandenen Frachtsätze unter A finden bei Beförderung in offenen Wagen, jene unter B bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen Anwendung*)			Verschieden		A 1) 116 2) 135	B 1) 130 2) 151	Verschieden				Der Nachweis der amerikanischen Provenienz der Baumwolle ist bei der Aufgabe zu erbringen
											1 u. 2	1 u. 2					
					Bozen						101	113					
					Hall						112	125					
					Innsbruck						109	122					
					Matrei						109	122					

*) Die Frachtberechnung erfolgt unter der Bedingung nach dem Effectivgewichte der Sendung, dass
1. die Verwendung offener oder gedeckt gebauter Wagen beliebiger Type der Bahnanstalt überlassen bleibt;
2. die Seitens der Bahnanstalt beigestellten offenen oder gedeckt gebauten Wagen räumlich vollständig ausgenützt werden, und zwar bei offenen Wagen bis zur Grenze des Lademasses, bei gedeckt gebauten Wagen rücksichtlich des ganzen Innenraumes derselben, in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes.

Wird ein offener Wagen zur Beförderung beigestellt, so hat der Absender für die Bedeckung entweder selbst Sorge zu tragen oder aber bei bahnseitiger Beistellung der Decken die tarifmässige Deckenmiethe zu entrichten, ferner im Frachtbriefe im Sinne des § 57 des Betriebsreglements den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen", bezw. den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken" einzustellen.

Für die Hin- und Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel gelangen die allgemeinen Tarifbestimmungen zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1455	Südbahn-Gesellschaft		Altmaterialien	den Materialmagazinen der Südbahn in Wien (Matzleinsdorf), Marburg, Bozen und Budapest S.B.	Sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Jeder Frachtbrief über eine solche Sendung muss mit einem von dem betreffenden Materialmagazine ausgefertigten Sendscheine belegt sein, in welchem das Materialmagazin die Daten des Frachtbriefes anzuführen und zu bestätigen hat, dass die Sendung thatsächlich aus Altmaterialien besteht	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Variabel	Bis incl. 76 km 20 Heller pro 100 kg, für je weitere 38 km (angefangene 38 km als voll angenommen) 10 Heller pro 100 kg, plus der auf dem Gebiete der Länder der ungar. Krone entfallenden Steuer	Variabel			
1456	Südbahn-Gesellschaft		Steine und Steinhauerwaaren	Divacca	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen zum Baue der k. k. Hofburg in Wien bestimmt sein und von Dignano oder Pola proveniren	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Variabel	150 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
1457	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaffee	Triest S.B. und Fiume	Wien (Hauptzollamt)	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ausnahmetarif im Verkehre zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume vom 1. September 1892, bezw. Tarif für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vom 1. Mai 1894	312	302	10	Im Kartirungswege		
						Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			294	290	4			
									Heller bezw. inclusive ungar. Steuer	Heller bezw. inclusive ungar. Steuer	Heller			

Fortlaufende Nr.	von der	für Artikel	
1458	Südbahn-Gesellschaft	Erdfarben (Farberden) der Position E—22 des Tarifes, Theil I	Die in der Zusammenstellung für den Verkehr mit Triest und Fiume vom 24. December 1883 enthaltenen Frachtsätze für **Erdfarben** haben im Kartirungswege vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896 in den betreffenden Relationen auf sämmtliche in Pos. E—22 der Classification des Tarifes, Theil I rangirende Artikel Anwendung zu finden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1459	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Raffinirtes Ceresin	Wien (Matzleinsdorf)	S. Sabba	Die bezüglichen Transporte müssen an die Adresse der in S. Sabba errichteten Ceresinschmelze aufgegeben werden. Die Frachtzahlung hat für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directer Frachtsatz besteht nicht	250 Heller, incl. Manipulationsgebühr		Im Kartirungswege		
1460	Südbahn-Gesellschaft	k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Petroleum in Fässern oder in Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen	a) Triest { S.B. St. Andrea b) Fiume	Frastanz Hard-Fussach Hohenems Nenzing Schaan-Vaduz Schwarzach Bludenz Dornbirn Götzis Lustenau Rankweil	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Fässer, bezw. Füllen und Entleeren der Kessel (Reservoir-, Cisternen-) Wagen ist Seitens der Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1884	a) und b) 144 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. ung. Transportsteuer	a) 111·0*), b) 131·0*) kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. ung. Transportsteuer	a) 33·0, b) 13·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		*) Die Refactietabelle zum Tirol-Küstenländischen Tarife findet auf diese Frachtsätze keine Anwendung
1461	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Papier, auch Maculatur, Pappendeckel und Presspäne (wenn nicht emballirt ohne Garantie gegen Beschmutzung) im Export	Zwischenwässern	Fiume-Freihafen Triest-Freihafen k. k. St.B.	Bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Südwestösterr.-Ungar. Seehafenverkehr vom 1. September 1892	76 kr. – 152 h 74 kr. – 148 h incl. Mgb., bezw. Steuer	121 h 121 h incl. Mgb., bezw. Steuer	31 h 27 h	Im Kartirungswege		
1462	Südbahn-Gesellschaft	k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Zurückgehende Decken, Matten und Matratzen, welche von den Parteien den von Triest auf Grund des nebenverzeichneten Verbandstarifes verfrachteten Agrumen-Transporten zum Schutze gegen Frost beigegeben waren, als Frachtgut	Im Tarife vom 1. September 1892 für den Südwest-Oesterr.-Ungar. Seehafenverkehr enthaltenen Stationen	Triest	Unter Vorlage der von der Güterexpedition abzustempelnden Original-Frachtbriefe über den Hintransport, auf welchen die bezüglichen Transport-Utensilien entsprechend vermerkt sein müssen, und unter Beibringung eines auf die Adresse des ursprünglichen Aufgebers lautenden Frachtbriefes, in welchem ausdrücklich vorzuschreiben ist: „Frachtfrei zu befördern"	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Nebenbezeichneter Verbandtarif	Verschieden	Werden frachtfrei befördert	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Rücksendung der nebenbezeichneten Transport-Utensilien muss innerhalb dreier Monate nach Aufgabe der bezüglichen Agrumen-Sendungen erfolgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1463	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Blei der Position B-20, Bleiabfälle der Position A-5, Bleiasche der Position B-21 des Tarifes Theil I	Klagenfurt	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B., " -Freihafen k.k.St.B., " -Stadt k.k.St.B., " -St. Andrea	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Bezüglich des Aufladens gelten die normalen Tarifbestimmungen für Wagenladungsgüter der Classe B	Giltig vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	122 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1464	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Ziegel der Pos. Z-1 des Tarifes Theil I	Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik)	Wien (Matzleinsdorf) transit	Einhaltung der Bestimmungen des Gebührentarifes für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen, giltig vom 1. Mai 1894. Sendungen müssen nach Südbahnstationen, welche mindestens 175 km von Wien entfernt sind, zur Expedition gelangen. Aufladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Gebührentarif für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen, giltig ab 1. Mai 1894	10 Heller	7 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1465	Südbahn-Gesellschaft		Kupfer	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und Wien vorgelegenen Stationen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von Japan proveniren. Bezüglich des Importnachweises gelten die einschlägigen Bestimmungen des nebigen Tarifes. Bezüglich des Auf- und Abladens der Sendungen gelten die normalen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	146 Kreuzer 292 Heller incl. Manipulationsgebühr bezw. ungar. Transportsteuer	240 Heller incl. Manipulationsgebühr, bezw. ungar. Transportsteuer	52 Heller	Im Kartirungs- oder im Rückvergütungswege je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostind. Verkehr		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1466	Südbahn-Gesellschaft		Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), d. s. behauene oder gezimmerte, sowie unbehauene und unvorgearbeitete Stämme, dann Schnitt-, Spalt- und Sägeholz in jeder Länge, auch Schwellen und Fassdauben in Wagenladungen			Unter Einhaltung der Bestimmungen des für nebenbezeichnete Artikel giltigen Ausnahmetarifes von Südbahn-Stationen nach Triest und Fiume vom 15. November 1891. Nach Massgabe dieser Bestimmungen obliegt der Partei das Aufladen in die Eisenbahnwagen und bei Hölzern über 6·3 m Länge auch das Abladen der Sendungen aus den Eisenbahnwagen. Wird eine oder die andere dieser Leistungen von der Bahnanstalt übernommen und besorgt, so gelangt für jede dieser Leistungen die laut Nebengebührentarif (Abschnitt D des Tarifes, Theil I) festgesetzte Gebühr zur Erhebung	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Nebenbezogener Holz-Ausnahmetarif, bezw. der Localtarif	kr. = h	Heller	Heller	Im Kartirungswege		*) Die bei Hölzern über Wagenlänge nach den Bestimmungen des nebenbezogenen Holz-Ausnahmetarifes eventuell entfallende Gebühr für die zur Verladung nothwendigen Beiwagen, bezw. Schutzwagen gelangt separat zur Berechnung.
				Rann	Triest S.B. und Freihafen S.B. oder Fiume				57 = 114	100 *)	14			
				Videm-Gurkfeld					59 = 118		18			
				Reichenburg					61 = 122		22			
				Lichtenwald					118		18			
				Steinbrück					109		9			
				Hrastnigg					105		5			
				Trifail					105		5			
				Laibach					39 = 78	72 *)	6			
				Adelsberg					23 = 46	40 *)	6			
				Prestranek					22 = 44		4			
				St. Peter					23 = 46		6			
				Ober-Lesece	Triest S.B. und Freihafen S.B.				21 = 42	40 *)	2			
				Römerbad	Triest S.B. und Freihafen S.B. oder Fiume				114	112 *)	2			
				Cilli					118	116 *)	2			
				Store					122	118 *)	4			
				St. Georgen					122	118 *)	4			
				Ponigl					63 = 126	120 *)	6			
				Pöltschach					65 = 130	124 *)	6			
				Windisch-Feistritz					66 = 132	126 *)	6			
										inclus. Manipulationsgebühr, bezw. auch inclus. ungar. Transportsteuer				
1467	Südbahn-Gesellschaft		Ordinäre Glasflaschen in Steigen, Kisten, Körben, Harassen verpackt oder auch in Juteballen oder Leinwand eingenäht	Graz S. B.	Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die bezüglichen Sendungen müssen nach türkischen, griechischen, ägyptischen, russischen, französischen oder spanischen, dann nach über Gibraltar oder über den Suezcanal zu bedienenden Hafenplätzen zum Export gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	156 Heller incl. ungar. Steuer	121 Heller incl. ungar. Steuer	35 Heller	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege *)		

*) **A. Im Kartirungswege:** Wenn die bezüglichen Sendungen mit directen Frachtbriefen an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd behufs Weiterbeförderung nach einem der vorbezeichneten Hafenplätze zur Aufgabe kommen.

B. Im Rückvergütungswege: 1. Bei frankirten Gebühren gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe; 2. bei überwiesenen Gebühren gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seecapitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1468	Südbahn-Gesellschaft		Olivenholz, rohes	Mori transit (mit der Provenienz aus Italien via Riva)	Wien (Matzleinsdorf)	Sendungen müssen nachweislich von Italien proveniren und in Riva mit directen, nach Wien lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Interner Tarif	Variabel	Francs 24·7 pro Tonne	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und Ausweise der k. k. Finanzbehörde über die bedungene Provenienz aus Italien, welche Documente bis längstens Ende Februar 1897 in Vorlage gebracht werden müssen	
1469	Südbahn-Gesellschaft		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3a des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehres	Stationen der Strecke Villach—Mühlbach und Kufstein St. Michele	Mori transit (mit der Bestimmung via Riva nach Italien)	Sendungen müssen mit directen, nach Riva lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und ab Riva nachweislich nach Italien weiter verfrachtet werden. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3a für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Interner Tarif	Variabel	Die nach Peri entfallenden Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 3a für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen die bedungene Weiterexpedition nach Italien durch die k. k. Finanzbehörde bestätigt sein muss, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1470	Südbahn-Gesellschaft		Locomotive und Eisenbahnwagen, verladen, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Bauholz und sonstiges Baumateriale, Eisenconstructionen, Ladeutensilien, Schmier- und Putzmateriale	Stationen der Strecken: Wien-Matzleinsdorf Marburg, Marburg—Franzensfeste und Kufstein—Roveredo	Mori	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Localbahn Mori-Arco-Riva bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Interner Tarif	Variabel	a) Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km b) „ „ „ Frachtgut 0·4 „ „ 100 kg „ 1 km als Stückgut c) „ „ „ „ 0·31 „ „ 100 kg „ 1 km bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro vierrädrigen Wagen, wobei das Auf- und Abladen durch die Partei zu besorgen ist. Als Minimalgebühr muss in allen Fällen ein Frachtsatz von 12 h pro 100 kg entrichtet werden	Variabel	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1471	Südbahn-Gesellschaft		Locomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Bozen-Gries	Innsbruck und vice versa	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein, resp. von denselben zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	74 Heller	42 Heller	32 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe über versendete, und Original-Frachtbriefe über anlangende Regiegüter, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen und Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen. Extra-, Brücken- und Gerüsthölzer, Eisenconstructionen, Werkzeuge, Ladungsutensilien u. dgl.	Stationen der Strecken Wien (Matzleinsdorf)—Marburg, Marburg Franzensfeste, Kufstein—Ala und Csakathurn—Budapest S.B.	Bozen-Gries und vice versa				Variabel	Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km und für Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen, 0·31 Heller pro 100 kg und 1 km. Als Minimalfrachtsatz ist in allen Fällen eine Gebühr von 12 Heller pro 100 kg zu entrichten. Rücksichtlich des ungar. Durchlaufes ist zu obigen Sätzen noch die entfallende Transportsteuer hinzuzurechnen	Variabel			
1472	Südbahn-Gesellschaft		Cement, Kalk, Kalkstein und Schotter	Kaltenleutgeben Waldmühle Neumühle Rodaun Perchtoldsdorf	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	Heller 12 12 12 12 12	Verschieden	Im Kartirungswege		
1473	Südbahn-Gesellschaft		Sendungen in kleineren Partien als Eil- und als Frachtgut	Bad-Radein	Stationen der Spielfeld-Radkersburger Bahn und vice versa		Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der Spielfeld-Radkersburger und Radkersburg-Luttenberger Bahn	(pro Sendung) 80 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	40 Heller Minimalgebühr für beide Bahnen zusammen	40 Heller Nachlass von der Minimalgebühr für beide Bahnen	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1474	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Kaltenleutgeben	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	22 Heller	14 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
1475	Südbahn-Gesellschaft		W e i n	Wien (Matzleinsdorf)	Rodaun	Bei Verladung in Fässern Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro verwendet. Wagen oder bei Verladung in Reservoirwagen Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Reservoirwagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	33 Heller	26 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1476	Südbahn-Gesellschaft		Baumwolle, rohe	Triest S.B. und Fiume	Laibach S.B. Laibach k.k.St.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller 116 130 bezw. incl. ung. Steuer	110 110	6 20	Im Kartirungswege		
1477	Südbahn-Gesellschaft		Eisengusswaare	Graz S.B.	Leoben transit	In jedem Gewichte. Sendungen müssen für die k. k. Staatsbahn-Werkstätte in Knittelfeld bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	63 Heller	52 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		
1478	Südbahn-Gesellschaft		Grubenholz	Weitersfeld Gosdorf	Spielfeld transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwend. Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	12 16 Heller	8 14	4 2	Im Kartirungswege		
1479	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Pos. S. 57 des Tariftheiles 1	Leibnitz	Bares transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen zum Kirchenbau in Essegg bestimmt und an den dortigen Kirchenbauverein adressirt sein. Aufladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	Heller 66 incl. ung. Steuer	60	6	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
1480	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif im Verkehre zwischen Triest S.B. und Fiume einerseits und Wien S.B. und Wien (Matzleinsdorf) andererseits, giltig vom 1. September 1892	152	138	14	Im Kartirungswege		
				Leobersdorf trs.					166	138	28			
				und vice versa					bezw. incl. ungar. Steuer					
1481	Südbahn-Gesellschaft		Cigarettenpapier	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Sendungen müssen nach jenseits des Suezcanals gelegenen asiatischen Häfen bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	146 Kreuzer 292 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	240 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	52 Heller	Im Rückvergütungs- oder im Kartirungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		
			Ceresin	Wien (Matzleinsdorf) und Liesing	Triest S.B. und Fiume	Sendungen müssen nach Java und niederländisch-indischen Häfen, sowie nach Manila via Suezcanal bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	146 Kreuzer 292 Heller, incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	240 Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	52 Heller			
1482	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Leer retourgehende Mineralsäure-Flaschen in Kisten als Frachtgut	Sämmtlichen Stationen der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg		a) Bei Aufgabe in jedem Gewichte. b) bei Zahlung der Fracht mindestens für das volle Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Anwendung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes XI der Südbahn-Gesellschaft	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarife	Verschieden	Frachtsatz ad a) der Classe C ad b) des Specialtarifes 3	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1483	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Metallgrau	Villach S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	Aufrechthaltung der Bestimmungen der Classe C	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	286 Heller	128 Heller	158 Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 100 vom 27. August 1895, sub Post 1301, verlautbarte Kundmachung gegenstandslos
						Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg			454 Heller	194 Heller	260 Heller			
			Erdfarben der Posit. E. 22 des Tarifes, Theil I	Klagenfurt	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg			333 Heller	194 Heller	139 Heller	Im Kartirungswege		
			Erdfarben (Farberden), ordinäre, Zinkerz und Metallgrau in beliebiger Verpackung	Klagenfurt	Triest S.B., Triest-Freihafen, Triest-Stadt, Triest-S. Andrea und Fiume	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg		Tarif für Eil- und Frachtgüter vom 1. September 1892, resp. Localtarife	Verschieden	190 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 127 vom 6. November 1894, sub Post 1934, verlautbarte Kundmachung gegenstandslos
				Villach						164 Heller				
1484	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Mehl	Marburg	Wies	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. October 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	134 Heller	116 Heller	18 Heller	Im Kartirungswege		
1485	Stauding-Stramberger Localbahn		Ziegel	Stauding	Stramberg	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Die Sendungen müssen für den Bau der Localbahn Stramberg-Wernsdorf bestimmt sein	Bis Ende December 1895	Localtarif	12 kr.	9 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche an die Bauleitung der Localbahn Stramberg-Wernsdorf adressirt sein müssen, bis spätestens Ende März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1486	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Quarzsand der Pos. E—20 des Tarif-Theiles 1 bei Verladung in geschlossenen Wagen als Frachtgut	Pola	Divacca	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	26 Kreuzer	17 Kreuzer	9 Kreuzer	Im Kartirungswege		
1487	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bier in Fässern aus der Pos. B, 14 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1 als Frachtgut	Freudenthal	Olmütz (Stb.) transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer ö. W. 40·6	35	5·6	Im Kartirungswege		
					Troppau (K.F.N.B.) transit				32	27·9	4·1			
					Olmütz (Stb.) transit	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			35	28·9	6·1			
					Troppau (K.F.N.B.) transit				27·9	23·4	4·5			
			Bierfässer, leer retourgehende, aus der Pos. E, 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1 als Frachtgut	Olmütz (Stb.) transit	Freudenthal	Aufgabe in beliebigen Mengen			35	28·9	6·1			
				Troppau (K.F.N.B.) transit					27·9	23·4	4·5			
1488	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Erze	Turrach	Unzmarkt transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf	43·2 Heller	25·92 Heller	17·28 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe und Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 zu erfolgen hat	
1489	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mineralwasser der Pos. M, 24 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1 als Frachtgut	Kimpolung	Hatna transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen nach Rumänien. Unterlassung jeder Verfrachtung per Bistritza. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	64 kr. ö. W.	40 kr. ö. W.	24 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1897 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1490	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzkohle als Frachtgut	Allen Stationen der Murthalbahn (Unzmarkt-Frauenburg-Mauterndorf)	Turrach	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf	Verschieden	Verschieden	Bei Aufgabe von mindestens 46 Schmalspurwagen à 5000 kg bis 31. December 1895 . . 10 pCt. " " " " 69 " " " " " . . 15 " " " " " 92 " " " " " . . 20 " " " " " 115 und darüber " " " . . 25 "	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe und Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 zu erfolgen hat	
			Roheisen als Frachtgut	Turrach	Unzmarkt Murau									
1491	Oester.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Opočno	Pardubitz St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	17·0 kr.	15·3 kr.	1·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1492	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2		Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Aufrechthaltung der auf die Classe C, resp. Specialtarif 2 bezüglichen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Ágostonfalva					242	229	13			
				Brassó					250	237	13			
				Dános					226	211	15			
				Kolozsvár					192	181	11			
				Marmaros-Sziget					202	189	13			
				Szasz-Régen					234	216	18			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 119. **Wien, 10. October 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Europäische Donau-Commission.

Herbstsession 1894.

Die vorjährige Herbstsession der Europäischen Donau-Commission fand in der Zeit vom 5. bis 11. November 1894 statt. Der österreichisch-ungarische Delegirte, k. und k. Generalconsul Ritter von Gsiller, welchen nach den Bestimmungen des Reglements die Reihe zum Vorsitze traf, eröffnete am 5. November die Session mit einer Trauerkundgebung für den verstorbenen Kaiser Alexander III. von Russland, welche der Vertreter Russlands mit warmen Dankesworten erwiderte, worauf die Sitzung zum Zeichen der Trauer aufgehoben wurde. In der nächstfolgenden Sitzung wurde der neue Delegirte Frankreichs, Sienkiewicz, und Grossbritanniens, Oberstlieutenant Trotter, in der herkömmlichen Weise begrüsst und sodann in die Erörterung der vorliegenden Berathungsgegenstände eingegangen.

In erster Linie gelangte der Bericht zur Verlesung, welchen der Ingénieur résidant der Commission, Kühl, über den Zustand des Flusses und der Mündung, wie über die in Durchführung begriffenen Arbeiten erstattet hat. Aus diesem Berichte ist zu ersehen, dass das Jahr 1894 ganz ungewöhnliche Niederwasserstände, wie solche seit 1866 nicht vorgekommen sind, aufzuweisen hat. Auch das Frühjahrshochwasser, dessen höchster Stand am 27. Mai zu verzeichnen war, erreichte nur eine Höhe von 6′ 1″ über dem Nullpunkte des Tultschaer Pegels. Die nutzbare Tiefe der Einfahrt in die Sulinamündung betrug das ganze Jahr über 20½′, die Tiefe des Fahrwassers zwischen den ins Meer hinausragenden Dämmen vom Jänner bis zum Mai 20′ 5″, im Juni 19′ 8″ und hielt sich von letzterem Monate an auf 20′ 3″. Ausserhalb der Dammköpfe im Alignement der Leuchtthürme von Sulina einerseits und des Norddammes andererseits betrug die Tiefe im Monate Jänner 21′, vom Februar bis Mai 21′, im Juni 20′ 5″, von da an bis September 21′ und seither 20′ 9″. Die zur Einengung des Sulinaarmes an seiner Mündung auf 500′ erforderlichen Dämme wurden hergestellt; ebenso begann der neu angeschaffte Seebagger „Percy Sanderson“, welcher am 24. September in Sulina eintraf, bereits am 1. October mit der Ausbaggerung der Mündung. Die Dämme an der Mündung erheischten nur wenige Ausbesserungen und befinden sich in sehr gutem Zustande. Die geringste nutzbare Tiefe im Sulinaarme betrug im März 17′ 3″, im April und Mai 17′ 6″, im Juni 18′ 6″, im Juli und August 17′ 6″, im September und October 17′ 3″. Die Erhaltungsarbeiten im Strome konnten, begünstigt durch die niederen Wasserstände, unter den vortheilhaftesten Bedingungen ausgeführt werden. An den beiden Enden des neuen grossen Durchstiches zwischen dem 8. und 18. Meilensteine hatten sich leichte Anschlammungen gebildet, welche in der Zeit vom 5. April bis zum 13. Mai ausgebaggert wurden. Ebenso wurde die Verkleidung der Ufer dieses Durchstiches fortgesetzt. In der Strecke vom 18. bis zum 22. Meilensteine wurden 4 neue Sporne hergestellt und 25 verlängert. Die Arbeiten für den weiters geplanten Durchstich zwischen dem 31. und dem 37. Meilensteine begannen am 29. März mit dem Dampfbagger „Delta“. Später betheiligten sich auch die Bagger „Sir Charles Hartley“ und „Sulina“ daran, so dass bis zum 31. October, ungeachtet an einigen Stellen ein ungewöhnlich harter und widerstandsfähiger Thon zu überwinden war, 871.000 m³ zum Aushube kamen. Ebenso wurde auch mit der Aufstellung der für diesen Durchstich nothwendigen Anbindpflöcke begonnen. Im bestehenden Flussbette wurden Baggerungen nur bei Zeglina vorgenommen. Die Leinpfade betreffend, wurden die zwischen dem 2. und 3. Meilensteine entstandenen Brüche ausgebessert, im Zuge des rechtsseitigen Leinpfades zwischen dem 18. und 22. Meilensteine zwei Brücken hergestellt und die Reinigung von Gestrüpp und Gebüsch in der üblichen Weise veranlasst.

In der Finanzlage der Commission kommt der Rückgang, welchen der Schiffsverkehr an den Donaumündungen 1894 erfahren hat, zum Ausdrucke. Die Einnahmen an Schiffahrtsgebühren betrugen in der Zeit vom 1. Jänner bis zum 31. October 1894 1,885.869 Frcs. 88 Cts. gegenüber 2,327.864 Frcs. 39 Cts. in der gleichen Periode des Jahres 1893, somit weniger um

441.994 Frcs. 51 Cts. = 19 pCt. An sonstigen Eingängen hatten die ersten zehn Monate des Jahres 1894 aufzuweisen: Flusslootsen-, Aich- und Spitalsgebühren 5732 Frcs, Zinsen, eingelöste Coupons, Cours- und Münzgewinn 123.506 Frcs. 37 Cts., Vortrag aus dem Vorjahre 1,975.587 Frcs. 78 Cts. Die Summe aller Einnahmen beziffert sich somit mit 3,990.696 Frcs. 3 Cts., denen an Ausgaben 3,387.681 Frcs. 8 Cts. gegenüberstehen, so dass der verfügbare Ueberschuss am 31. October 603.014 Frcs. 95 Cts. betrug. Dieser war folgendermassen angelegt: In Werthpapieren 204.576 Frcs. 85 Cts., bei verschiedenen Geldinstituten 198.231 Frcs. 42 Cts., Cassenbestände in Sulina 113.461 Frcs. 60 Cts., in Galatz 86.745 Frcs. 8 Cts. Der Voranschlag für das Jahr 1895 wurde mit 2,431.000 Frcs. in den Einnahmen und 2,396.883 Frcs. in den Ausgaben festgestellt, lässt somit einen Ueberschuss von 34.117 Frcs. erwarten. Im Einzelnen wurden bei den Einnahmen veranschlagt: die Schiffahrtstaxen mit 1,988.000 Frcs., die Lootsen-, Aich- und Spitalsgebühren u. s. w. mit 8000 Frcs., die Eingänge an Zinsen und für fällige Coupons mit 35.000 Frcs. Unter den Ausgaben wurden angesetzt: Die eigentlichen Verwaltungskosten mit 885.267 Frcs., und zwar die Kosten der Centralverwaltung mit 127.540 Frcs., die Auslagen für die Schiffahrtsinspection mit 91.954 Frcs., der Flusslootsendienst mit 289.340 Frcs., das Erforderniss für das Hafencapitanat in Sulina mit 81.280 Frcs., der Seeleuchtendienst mit 50.999 Frcs., die Auslagen für das Lootsenwesen an der Mündung mit 156.468 Frcs., der Dienst der Schiffahrtscasse mit 37.720 Frcs. und jener des Spitals mit 50.474 Frcs.; das Erforderniss für den laufenden technischen Dienst und die Erhaltungsarbeiten mit 546.533 Frcs., und zwar für die persönlichen Bezüge der Bauleitung 98.022 Frcs., für Aufnahmen 11.250 Frcs., für Erhaltungsarbeiten an der Mündung, im Hafen von Sulina und im Sulinaarme 210.000 Frcs., für Baggerungen 161.000 Frcs., für die Beleuchtung des Quais von Sulina 4930 Frcs., für die Instandhaltung der Bojen und Anbindpflöcke 21.431 Frcs., für die Hebung gesunkener Schiffe 5000 Frcs., für die Erhaltung der Gebäude in Sulina und Tultscha 18.000 Francs, für Miethzinsvergütung 6600 Frcs., für die Erhaltung des Spitales 5000 Frcs., für die Erhaltung der Leuchtthürme von St. Georg, am Norddamme, zu Sulina und auf der Schlangeninsel, sowie der drei Lindberg'schen Feuer im Flusse 5300 Frcs.; die verschiedenen Auslagen und Nebenkosten mit 67.348 Frcs., darunter an Versicherungsgebühren 9500 Frcs., an Pachtzins 2500 Frcs., an Beitrag zum Pensionsfonde 5500 Frcs., an Beitrag zum rumänischen Elisabethspitale 7000 Frcs., an Provisionen 3000 Frcs.; der besondere Dienst des Jahres 1895 mit 797.735 Frcs., und zwar 600.000 Francs für den neuen Durchstich zwischen dem 31. und 37. Meilensteine, 187.735 Frcs. für die Vollendung der Dämme zur Einengung des Flussbettes an der Mündung und 10.000 Frcs. für die Einrichtung des neuen Amtsgebäudes der Commission.

Die Schiffsbaufirma Howaldt in Kiel hatte sich zur Erbauung eines grosses Schwimmdockes in Sulina und zu dessen Erhaltung in gutem Zustande unter der Voraussetzung erbötig gemacht, dass ihr durch 10 Jahre eine Subvention von 40.000 Frcs. jährlich garantirt werde. Da im ganzen Schwarzen Meere der Privatschiffahrt derzeit kein Schwimmdock zur Verfügung steht, beschloss die Europäische Donau-Commission, sich zur Leistung der Hälfte dieser Subvention bereit zu erklären und hievon der kgl. rumänischen Regierung mit dem Ersuchen Mittheilung zu machen, die andere Hälfte dieser Auslage zu übernehmen und dadurch das Zustandekommen des Schwimmdockes zu ermöglichen.

In einer der früheren Sessionen hatte der Ingénieur résidant den Antrag gestellt, für alle Schiffe von mehr als 800 Registertonnen die Führung eines Dampfsteuers obligatorisch zu machen. Die Beschlussfassung über diesen Antrag blieb der Herbstsession 1894 vorbehalten. Nach längere Debatte einigte sich die Commission dahin, von der obligatorischen Einführung des Dampfsteuers für grosse Schiffe Umgang zu nehmen und dessen Einführung lediglich jenen Fahrzeugen zu empfehlen, welche eine Tragfähigkeit von mehr als 1200 Registertonnen und eine Länge von mehr als 80 m = 262 englische Fuss besitzen.

Zu längeren Erörterungen gaben ferners der ebenfalls in einer früheren Session gestellte Antrag des englischen Delegirten Percy Sanderson auf Erhöhung der Schiffahrtsgebühren für die mehr als 1500 Registertonnen aufweisenden Schiffe, sowie der Antrag auf Revision des Schiffahrtsgebührentarifes überhaupt Anlass; die Beschlussfassung über beide Fragen wurde jedoch auf die nächste Herbstsession verlegt.

Die Ausbeutung der Steinbrüche, welche die Commission in Tultscha besitzt, wurde der bisherigen Pächterin neuerdings bis zum 31. December 1899 überlassen, die Activirung des telephonischen Dienstes zwischen den Bureaux des Chefs der Flusslootsen in Galatz und seines Agenten in Braila zur Kenntniss genommen, und weiters beschlossen, für das neu errichtete, aus fünf Pavillons, den Unterkunftsräumen für den Arzt und die Bediensteten, einer Küche und Todtenkammer bestehende Epidemiespital vorerst nur zwei Wärter zu bestellen, die Erneuerung des übrigen Personales aber dem Bedarfsfalle vorzubehalten.

Im Uebrigen hatte sich die Commission mit einer Reihe von Personalangelegenheiten, als: Ernennungen, Gehaltserhöhungen und Vorrückungen, Gratificationen, Pensionirungen u. dgl. zu befassen, nach deren Erledigung die Session geschlossen wurde.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Steinach-Irdning—Schärding. Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Schleppbahn von der Station Ebensee zu den Sudwerken der k. k. Salinenverwaltung in Ebensee für den 12. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Carl Graf betraut. [G.-I.-Z. 18.605.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Linie Neusiedl—Grussbach. Errichtung einer Personenhaltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Personenhaltestelle in km 119·723 (Gemeinde Fröllersdorf) für den 11. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Franz Navratil betraut. [G.-I.-Z. 18.923.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Bauherstellung.) Das von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegte Project für den Bau eines doppelten Wächterhauses in der Station Wernsdorf der Localbahn Stramberg-Wernsdorf wurde zur Ausführung genehmigt. [24. September, H.-M.-Z. 55.360.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Wiener Hauptbahnhof: Auswechslung eines Abschlussgitters.) Für den Ersatz des bestehenden, in der Verlängerung der hinteren Südbahnstrasse gelegenen hölzernen Bahnhofabschlusses zwischen dem gesellschaftlichen Beamten-Wohngebäude und der Wagenremise der Südbahn durch ein eisernes Gitter wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [19. September, Z. 54.711.]

— (Bauliche Herstellungen aus feuerpolizeilichen Rücksichten in Wien.) Die Aufstellung von 20 Stück Signalstangen mit Kugeln zur Bezeichnung der Unterflur-Hydranten, ferner die Anbringung eines normalen städtischen Feuerautomaten an dem Platzinspectionsgebäude, sowie die Verbindung desselben mit dem städtischen Feuerwehrlocale im X. Bezirke und schliesslich die Herstellung von zwei Brandmauern zur Untertheilung der gedeckten Petroleumrampe am Hauptbahnhofe in Wien wurde zur Ausführung genehmigt. [12. September, Z. 49.373.]

— (Linie Wien—Bodenbach; Coaksschuppen in Prag.) In der Werkstätte der Station Prag wird ein hölzerner Schuppen zur Einlagerung von Coaks hergestellt. [14. September, Z. 51.333.]

— (Sicherungsanlage in Prag.) Die Ergänzung der Sicherungsanlage in der Station Prag wurde genehmigt. [17. September, Z. 44.492.]

— (Arbeiterkaserne in Prag (Bubna].) Bei der Desinfectionsanlage in der Station Prag (Bubna) wird eine Arbeiterkaserne mit Schreibstube und Brennmaterialschuppen hergestellt. [21. September, Z. 55.032.]

— (Beseitigung von Wagenkasten und Schuppenaufstellung in Adamsthal.) An Stelle der in der Station Adamsthal bei km 170·9 und 171·33 seinerzeit aufgestellten Wagenkasten wird ein Schuppen erbaut, in welchem die Lampisterie, die Wäscherolle und das Depot für Distanzsignale untergebracht werden. [11. September, Z. 52.919.]

— (Linie Wien—Marchegg: Herstellung einer Wasserleitung zum Hoffouragedepot im k. k. Prater.) Das Project für die Herstellung einer Trink- und Nutzwasserleitung zu dem Hoffouragedepot nächst der Kaiser Josefs-Brücke im k. k. Prater wurde genehmigt. [11. September, Z. 49.902.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bahndammsicherung in km 2·0/1.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project für Sicherungsarbeiten an dem Bahndamme km 2·085—2·110 der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [21. September, H.-M.-Z. 53.377.]

Kuttenberger Localbahn. (Erweiterung der Station Kuttenberg.) Das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für die Erweiterung der Station Kuttenberg der Kuttenberger Localbahn wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung und Durchführung der Enteignungsverhandlung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des Handelsministeriums zu ertheilen. [29. September, H.-M.-Z. 53.717.]

Localbahn Königshan-Schatzlar. (Geleiseanlagen.) Die von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegten Projecte für Geleiseanlagen in Königshan, Lampersdorf und Schatzlar der Localbahn Königshan-Schatzlar wurden zur Ausführung genehmigt und die gleichzeitig eingereichten Hochbauprojecte an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung nach § 22 der H.-M.-Verordnung vom 25. Jänner 1879 mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefund den Bauconsens im Namen des Handelsministeriums zu ertheilen. [23. September, H.-M.-Z. 51.674.]

Eisenbahn Lemberg - Bełzec (Tomaszów). (Druckwasserleitung in der Station Zołkiew: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, wie auch Ueberprüfung der Hochbauprojecte anlässlich der projectirten Herstellung einer Druckwasserleitung vom Swiniabache zum Wasserthurme in der Station Zołkiew der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) auf den 17. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 17.999.]

Elektrische Strassenbahn in Lemberg. (Herstellung eines zweiten Geleises: Politische Begehung) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des vom Lemberger Magistrate vorgelegten Projectes für die Herstellung des zweiten Geleises der elektrischen Strassenbahn in der Łyczakowerstrasse in Lemberg die politische Begehung auf den 15. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 19.067.]

Projectirte Localbahn Laibach-Oberlaibach. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 1. October die k. k. Landesregierung in Laibach beauftragt, hinsichtlich des von August Głowacki, Bergingenieur in Laibach, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Laibach nach Oberlaibach im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 56.543.]

Localbahn Spalato-Aržano. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Zara hat hinsichtlich des Vorprojectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station Spalato der Dalmatiner Staatsbahnen über Salona und Clissa nach Aržano zum Anschlusse an die auf dem Gebiete der Occupationsländer projectirte Fortsetzungslinie nach Bugojno, sowie für eine Abzweigung von Kraj nach Sinj die Trassenrevision auf den 14. October anberaumt. [H.-M.-Z. 56.778.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne der Bestimmungen des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurden in der Zeit vom 11. April bis 15. Juni sechzehn für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmte Eilzugslocomotiven mit Schlepptender der technisch-polizeilichen Prüfung mit gutem Erfolge unterzogen. Sämmtliche 16 Maschinen sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 22. Juni 1894, Z. 64.030, genehmigten Typenplänen, und zwar in den Locomotivfabriken zu Floridsdorf, Wr.-Neustadt und in jener der Staatseisenbahn-Gesellschaft gebaut und gehören der Kategorie II c an. Die Kessel der Locomotiven haben die gesetzliche Druckprobe anstandslos bestanden. Die Maschinen haben vier Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in einem eigenen Truckgestelle liegen. Die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt. Die Maschine ist nach dem Compound-Systeme gebaut, hat horizontale, aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Heusinger, ist aussenliegend und geschieht mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Die Maschinen haben die Anfahrtsvorrichtung nach Gölsdorf. Die Kessel haben eine vollständige Armatur. Die Maschinen sind ausserdem noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, auf die dritte und vierte Achse, Tender und Wagenzug wirkend, Spindelbremse, Dampfheizungseinrichtung, Ricour-Ventil, Geschwindigkeitsmesser etc. Die Spurweite ist durchwegs normal. Das Totalgewicht jeder dieser Maschinen in ausgerüstetem Zustande beträgt 55·8 t. — Die Probefahrten fanden mit sämmtlichen Locomotiven auf der 22 km langen Staatsbahnstrecke von Neulengbach bis St. Pölten statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 108 bis 118 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 70 bis 80 km per Stunde erreicht. Da sämmtliche vorbeschriebene sechzehn Locomotiven selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen sicheren Gang bethätigten, konnten dieselben im Hinblicke auf das nach jeder Richtung günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben werden. [Z. 54.459.]

— (Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg: Eröffnung der Haltestelle Priel.) Am 1. October ist die Haltestelle Priel zwischen den Stationen Wolfsberg und St. Stefan der Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Personenabfertigung erfolgt in der Haltestelle selbst, während Reisegepäck nur im Nachzahlungswege zur Beförderung gelangt. [Z. 58.229.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 6., 8. und 18. April fanden im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeilichen Prüfungen rücksichtlich dreier für die Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmten Eilzugslocomotiven mit Schlepptender statt. Die Maschinen sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 3. September 1885, Z. 11.215, genehmigten

Typenplänen in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft erbaut, gehören der Serie II c an und sind mit den Inventarsnummern 184, 185 und 186, sowie mit den Fabrikationsnummern 2425, 2426, bezw. 2427 versehen. Die Kessel derselben wurden der gesetzlichen Probe mit gutem Erfolge unterzogen. Die Maschinen haben im Ganzen vier Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, wovon die erste vorne hinter dem Rauchkasten, die zweite rückwärts unter dem Aschenkasten liegt. Die erste und vierte Achse ist verschiebbar, die zweite und dritte Achse sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Gooch, ist aussenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und zwar sind die Federn für die Trieb- und Kuppelachsen gemeinschaftlich auf einen Balancier wirkend, während die beiden Laufachsen eigene Federn besitzen. Der Kessel hat zwei durch ein Rohr verbundene Dampfdome und ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet. Die Locomotiven haben ausserdem ein variables Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Staatsbahnmodell, gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse für Tender und Wagenzug, Spindelbremse am Tender und Dampfheizungseinrichtung. Die Spurweite ist die normale, und beträgt das Totalgewicht jeder dieser drei Locomotiven 50 t. Die Probefahrten wurden auf der 35·6 km langen Strecke Stadlau—Marchegg unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 92, bezw. 94 und 105 km und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 71, bezw. 73 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das nach jeder Richtung zufriedenstellende Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen und der hiemit verbundenen Probefahrten wurden die vorbeschriebenen drei Locomotiven als für den öffentlichen Zugförderungsdienst geeignet bezeichnet und dem Verkehre auf den Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft übergeben. [Z. 54.459.]

Verschiedene Mittheilungen.

Aufdruck des Controlstempels der Bahnverwaltungen auf den Eisenbahn-Frachtbriefen in Farbe und Reliefdruck. Aus Anlass einer Anregung des k. k. Finanzministeriums hat die Directoren-Conferenz die allgemeine Einführung einheitlicher, für Farb- und Reliefdruck eingerichteter Stampiglien zur Anbringung des Controlzeichens auf den Frachtbriefen mit dem Hinweise darauf abgelehnt, dass die einzelnen Bahnverwaltungen in der Lage seien, bei entsprechender Sorgfalt mit ihren für den Reliefdruck eingerichteten Maschinen deutliche Controlstempel hervorzubringen. Kleineren Bahnen würden übrigens aus der Anschaffung von für den Farb- und Reliefdruck eingerichteten Stempelpressen nicht unbedeutende Kosten erwachsen, für welche dieselben mit Rücksicht auf die geringe Anzahl der bei ihnen zur Abstempelung gelangenden Frachtbriefe aus der für die Anbringung des Controlzeichens entfallenden Gebühr eine Deckung nicht finden könnten. Es wurde jedoch von der gemeinschaftlichen Eisenbahndirectoren-Conferenz empfohlen, dass bei künftigen Neuanschaffungen von Stempelpressen nur solche Maschinen in Verwendung genommen werden, welche für den Farb- und Reliefdruck eingerichtet sind. [H.-M.-Z. 50.179.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXII. Stückes.) Das am 4. October herausgegebene CLXXXII. Stück enthält unter

Nr. 1454: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. October 1895, Z. 155.208, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen in den politischen Bezirken Braunau, Königgrätz, Pilgram und Polička.

Nr. 1455: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 28. September 1895, Z. 16.101, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Salzburg-Umgebung im Herzogthume Salzburg in die Bukowina.

Nr. 1456: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. September 1895, Z. 16.557, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus dem rumänischen Districte Teleormau in und durch die Bukowina.

Nr. 1457: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 3. October 1895, Z. 93.619, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handelsschweinen aus mehreren politischen Bezirken Galiziens nach Niederösterreich.

Nr. 1458: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 3. October 1895, Z. 93.630, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus allen nicht verseuchten Jurisdictionsgebieten Ungarns nach Wien.

— (Inhalt des CLXXXIII. Stückes.) Das am 5. October herausgegebene CLXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1459: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. October 1895, Z. 156.173, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus allen Jurisdictionsgebieten Ungarns, mit Ausnahme der Contumaz- und Mastanstalt in Steinbruch, nach Böhmen.

— (Inhalt des CLXXXIV. Stückes.) Das am 7. October herausgegebene CLXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1460: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 16. September 1895, Z. 76.616, betreffend die Ausfuhr von Schweinen aus den wegen Schweinepest gesperrten Bezirken Galiziens nach Wien (St. Marx).

— (Inhalt des CLXXXV. Stückes.) Das am 8. October herausgegebene CLXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1461: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 1. October 1895, Z. 24.536, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Salzburg-Umgebung im Herzogthume Salzburg nach Dalmatien.

Nr. 1462: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. October 1895, Z. 95.116, betreffend die Zulassung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg nach Niederösterreich.

Nr. 1463: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. October 1895, Z. 95.115, wonach die Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Stadtgebieten Pécs (Fünfkirchen) und Uj-Vidék (Neusatz) nach Niederösterreich verboten ist.

Nr. 1464: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 6. October 1895, Z. 29.149, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Fünfkirchen und Neusatz in Ungarn nach Steiermark.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro September 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	5501·42	3193·05	306·32	8388·15
Roggen	1054·84	201·93	513·81	742·96
Gerste	293·89	502·10	99·10	696·89
Hafer	245·70	1017·90	805·07	458·62
Mais	2342·56	—	446·95	1895·61
Mehl	1039·76	222·15	131·75	1130·16
Wein	5635·23	228·20	1856·53	4006·90
Verschiedene . . .	903·27	856·03	1211·65	547·65
Zusammen .	17016·67	6221·45	5371·18	246.050
Versicherungswerth	261.800	46.400	62.150	310.730

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	25	5	13	17
Versicherungswerth .	71.755	29.620	49.430	51.945
Abgesondert übertragene Warrants . .	6	1	3	4
Versicherungswerth .	10.000	1.700	5.550	6.150
Lombardbetrag . . .	4.050	800	2.450	2.400

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat September 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	502·89	150·34	352·55	231·83	24·63	127·50	128·96
Roggen	841·37	87·19	801·84	126·72	—	—	—	—
Gerste	—	171·33	106·42	64·91	167·24	322·62	399·01	90·85
Hafer	97·96	125·99	—	223·95	—	75·04	—	75·04
Erbsen	—	—	—	—	245·60	—	—	245·60
Bohnen	75·08	7·94	—	83·02	—	101·85	—	101·85
Raps	6·88	—	—	6·88	95·57	160·23	211·77	44·03
Wicken	171·05	—	—	171·05	334·43	—	—	334·43
Leinsamen	557·55	615·76	202·76	970·45	—	—	—	—
Rübensamen	258·23	—	—	258·23	—	—	—	—
Mohn	67·41	—	16·12	51·29	194·95	—	—	194·95
Kleesaat	—	—	—	—	—	—	—	—
Senf	83·30	—	3·03	80·27	—	—	—	—
Diverse	230·35	204·38	62·63	372·10	112·58	204·76	74·65	242·69
Zusammen . . .	2389·18	1715·48	1343·24	2761·42	1382·20	889·13	812·93	1458·40
Versicherungswerth ö.W. fl.	30.058	20.182	14.956	35.984	15.303	5.656	5.720	15.239
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	3	1	—	4	2	—	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	3.000	700	—	3.700	4.000	—	—	4.000
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	2.500	—	—	2.500
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	1.500	—	—	1.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat September 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Septbr. 1895	Eingelagert vom ersten bis letzten September	Ausgelagert vom ersten bis letzten September	Stand am letzten Septbr. 1895
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	70.535	25.952	24.867	71.620
Darunter wichtige Waaren:				
Dextrin	3.010	—	100	2.910
Wein	4.660	2.122	2.884	3.898
Zucker	39.201	18.699	14.851	43.059
Diverse	23.664	5.131	7.032	21.763
Assecuranzwerth . . fl.	2,396.019	1,047.933	805.619	2,638.333

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septbr. 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten September	Zurückgelangt vom ersten bis letzten September	Stand am letzten Septbr. 1895
Lagerscheine:				
Stück	62	10	10	62
Versicherungswerth . fl.	122.175	23.800	12.875	133.100
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	42.300	—	5.600	36.700

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat September 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Septbr. 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Septbr. 1895
		vom ersten bis letzten September		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	54.514	20.407	24.466	50.455
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	59	9.920	256	9.723
Hafer	415	8.181	619	7.977
Korn	16.488	—	3.020	13.468
Mais	30.723	—	18.694	12.029
Reps	4.229	—	—	4 229
Diverse	2.600	2.306	1.877	3.029
Assecuranzwerth . . fl.	397.080	136.900	171.180	362.800

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Septbr. 1895	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Septbr. 1895
		vom ersten bis letzten September		
Lagerscheine:				
Stück	—	1	—	1
Versicherungswerth . fl.	—	7.400	—	7.400
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat September 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand am letzten
		vom ersten bis letzten				vom ersten bis letzten		
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	201·41	—	201·41	—	—	—	—
Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	—	—	—	—	—	—	—	—
Hafer	—	67·55	—	67·55	—	—	—	—
Erbsen	1·09	—	—	1·09	—	—	—	—
Bohnen	203·17	—	105·71	97·46	—	—	—	—
Raps	71·35	4·50	—	75·85	—	—	—	—
Wicken	—	—	—	—	—	—	—	—
Leinsamen	101·27	—	—	101·27	—	—	—	—
Leindotter	22·32	—	—	22·32	—	—	—	—
Thymothe	17·09	—	—	17·09	—	—	—	—
Diverse	1.955·45	2.314·40	1.436·01	2.833·84	100·95	—	—	100·95
Zusammen	2.371·75	2.587·86	1.541·72	3.417·88	100·95	—	—	100·95
Versicherungswerth . . fl.	52.247	20.398	13.122	59.523	12.000	—	—	1.200
Spiritus	4.822·20	—	1.190·00	3.632·20	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	79.113	—	19.040	60.073	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf am letzten
		vom ersten bis letzten				vom ersten bis letzten		
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	300	—	—	300	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	300	—	—	300	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	160	—	—	160	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	11	—	2	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	16.707	—	2.924	13.783	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	11	—	2	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	16.707	—	2.924	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	9.700	—	1.640	8.060	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Coursänderungen.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 bis auf Weiteres bleiben die im Theil II,

Heft 1, vom 1. September 1895,
„ 2, „ 1. April 1895

des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr vorgesehenen Coursdifferenzen unberücksichtigt.

Wien, am 7. October 1895. [756]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Coursänderungen.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 bleiben die im Tarife vom 1. August 1894 für den vorbezeichneten Verkehr vorgesehenen Coursdifferenzen unberücksichtigt.

Wien, am 7. October 1895. [757]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr.

Aenderungen im Verkehre mit Eisenach und Wernshausen.

In Folge Verstaatlichung der Werrabahn wurde der Güterdienst auf den Stationen der kgl. Preussischen Staatsbahn und der Werrabahn zu Eisenach und ebenso zu Wernshausen vom 1. October 1895 ab vereinigt und wird vom genannten Tage ab lediglich auf den bezüglichen Bahnhöfen der kgl. Preussischen Staatsbahn besorgt. Eine Verkehrsbeschränkung tritt durch diese Massnahme nicht ein, weil die für die genannten Stationen im Werrabahn-Oesterreichischen Güterverkehre vorgesehenen Frachtsätze und Lieferfristen nach wie vor in Kraft verbleiben.

Wien, am 7. October 1895. [758]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Lieferfristzuschlag von fünf Tagen bei Frachtgütern anlässlich der Güterstauung in der Station Bozen-Gries.

Es wird hiemit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen (Erlass Nr. 19.444/III vom 7. October 1895) anlässlich der Güterstauung in der Station Bozen-Gries im Sinne des § 63, (Absatz 3) des Betriebsreglements, beziehungsweise des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen für den internationalen Eisenbahn-Frachtenverkehr, eine Zuschlagfrist von fünf Tagen zu den regelmässigen Lieferfristen für die nach der Station Bozen-Gries bestimmten, oder diese Station von und nach der Bozen-Meraner Eisenbahn transitirenden Frachtgüter, ausnahmlich lebender Thiere, leicht verderblicher Güter (Weinmaische) und leerer Gefässe für Weinmaische, bis auf Weiteres in Anrechnung gebracht werden wird.

Wien, am 7. October 1895. [759]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Reexpedition für Getreide in Kolin.

Dem Lagerhause der Uvěrní banka in Kolin wird die Reexpeditionsbegünstigung für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlproducte im Rahmen des Elbeumschlagsverkehres mit Ungarn — bei Anwendung der im Elbeumschlagstarife vom 1. September 1893 auf Seite 13 und 14 sub B enthaltenen Bestimmungen — eingeräumt. Dieses Zugeständniss gilt ab 1. November 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 und umfasst alle im Elbeumschlagstarife mit Ungarn vom 1. September 1893 enthaltenen Relationen.

Wien, am 3. October 1895. [760]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895.

Am 1. December 1895 tritt zum Theil II, Heft 1, des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband der Nachtrag II in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Abänderungen und Ergänzungen von Artikelverzeichnissen und besonderen Bestimmungen der Ausnahmetarife, die Aufnahme der Stationen Dorohoi und Falticeni in den Ausnahmetarif Nr. 12, die Einführung von Frachtsätzen für den Verkehr mit Constanta und Constanta (port) transito, die Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Ausserdem enthält derselbe die Einführung weiterer, bezw. die Aufhebung bestimmter Frachtsätze für den Verkehr mit Oswięcim, die Abänderung von Frachtsätzen für den Verkehr mit Teplitz-Waldthor, die Aufnahme der Station Triestinghof in den Ausnahmetarif Nr. 3, die Abänderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 6 für den Verkehr mit Eger, Saaz, Wien K.E.B. und Wien-Lagerhaus, die Aufnahme mehrerer Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in die Ausnahmetarife Nr. 1, 3, 5, 6 und 16, die Aufnahme der Station Volksgarten in den Ausnahmetarif Nr. 6, die Aufnahme der Station Rossitz und der Station Wien-Lagerhaus in den Ausnahmetarif Nr. 23, schliesslich die Abänderung des Ausnahmetarifes Nr. 30.

Exemplare dieses Tarifnachtrages werden binnen Kurzem bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 4. October 1895. [761]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
gleichzeitig im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausnahmetarif für todtes Geflügel etc. nach Wien (St. Marx).

Mit 1. November 1895 und bei Frachterhöhungen mit 1. December 1895 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die frachtgutmässige Beförderung von todtem Geflügel, todtem Stechvieh, Wildpret und frischem Fleisch von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach der Station Wien (St. Marx) der priv. Oeterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Zugleich tritt der Tarif für die Beförderung von todtem Stechvieh und frischem Fleisch von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Wien (St. Marx) vom 1. September 1891 ausser Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Wien, am 7. October 1895. [762]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Umexpeditionstarif für die Station Aussig.

Mit 1. November 1895 gelangt ein Umexpeditionstarif für die Station Aussig zur Einführung.

Derselbe enthält die Umexpeditionsgebühr für Frachtgüter, welche in Aussig per Bahn anlangen und daselbst von einem Bahnhofe auf den anderen behufs Weitersendung umexpedirt werden.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 7. October 1895. [763]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn.

Frachtsätze für den Verkehr von der Station Franz Josef-Stollen.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 wird die Station Franz Josef-Stollen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den directen Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn (Tarif vom 1. October 1892) einbezogen, und zwar mit den Frachtsätzen der Station Schwaz-Kuttowitz zuzüglich folgender Beträge für 10.000 kg:

Zuschlag bei Eisenach, Immelborn, Salzungen Mk. 0·7, bei Liebenstein-Schweina, Marksuhl Mk. 1·0, im übrigen Mk. 0·5.

Prag, am 3. October 1895. [764]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einrichtung der Station Borovo für die Auf- und Abgabe von Wagenladungs-Frachtgütern.) Am 25. September wurde die auf der Linie Dalja—Bosna-Brod zwischen den Stationen Dálja, Brsadin, bezw. Vukovár gelegene Station Borovo, welche bisher für den allgemeinen Verkehr nicht eingerichtet war, für den Verkehr von Wagenladungs-Frachtgütern mit den nachstehenden Beschränkungen eröffnet: Die Auf- oder Abgabe von lebenden Thieren, weiter von solchen Gütern, zu deren Auf- oder Abladen besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, kann in dieser Station nicht erfolgen. Die Einlagerung der in dieser Station auf- oder abgegebenen Wagenladungs-Frachtgüter ist nicht gestattet, und das Auf- und Abladen der Sendungen — und zwar unmittelbar von den Fuhrwerken in die Eisenbahnwagen oder vice versa — ist innerhalb 12 Stunden nach Beistellung der Wagen ohne Anspruch auf eine Entschädigung für diese Leistung von der Partei auf eigene Kosten zu bewerkstelligen. Bei Ueberschreitung dieser Frist wird das im Tarife Theil I festgesetzte Wagenstandgeld eingehoben. Die zur Einladung der Güter erforderlichen Wagen sind 24 Stunden vorher schriftlich zu bestellen; diese Bestellung, sowie die Aufgabe, bezw. Auslösung der Sendungen hat in der Station Borovo zu erfolgen. Die Ermittlung der Transportgebühren für die in dieser Station zur Auf- oder Abgabe gelangenden Wagenladungs-Frachtgüter erfolgt nach Massgabe der für die Gebührenberechnung enthaltenen allgemeinen Bestimmungen des Localgütertarifes der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen auf Grund der für diese Station im genannten Tarife, bezw. in dem auf den Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen giltigen Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen.

— (Aufhebung der Ausnahme-Frachtsätze für Pflaumen etc. serbischer Herkunft.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit 15. November die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 9 (für getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus) vollständig ausser Kraft treten, also auch für aus Serbien herstammende Sendungen. Vom 16. November an werden für getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus u. s. w. aus Serbien die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 (getrocknetes Obst) angewendet.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Neuer Localgütertarif auf der französischen Strecke.) Am 11. September ist auf der französischen Strecke ein neuer Local-Frachtguttarif zur Einführung gekommen. Derselbe weicht in verschiedenen Punkten von dem bisherigen Tarife ab und wird von den Dienststellen der Französischen Ostbahn auch auf direct abgefertigte Sendungen angewendet.

Mit gleichem Tage tritt der Nachtrag XII zu Theil IIb (französische Schnittsätze) in Kraft.

Offert-Ausschreibung.

Für die im Baue befindlichen Linien Halicz—Ostrów (Tarnopol) und Tarnopol—Kopyczyńce, ferner für die Uebersetzung des Bahnhofes Tarnopol der k. k. Staatsbahnlinie Krakau—Podwołoczyska ist die **Lieferung und Aufstellung von eisernen Brücken** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Blechbrücken und Gitterbrücken im Gesammtgewichte von rund 400 tons.

Die Brücken sind aus weichem Martinflusseisen, das im basischen Verfahren erzeugt wurde, herzustellen.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg, eventuell nach Pauschalbeträgen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen bei der Fachabtheilung 2 für Bau und Bahnerhaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien XV. (Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 21. October 1895, 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Directien in Wien XV. (Administrationsgebäude) eingebracht werden.

Wien, im October 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1493	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Eis	Sachsenfeld	Markt Tüffer	Bei Aufgabe in Wagenladungen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen innerhalb acht Tagesstunden nach Zuweisung der Wagen in der Aufgabsstation, resp. nach Anlangen der Wagen in der Abgabsstation auf ihre eigenen Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Interne Tarife der Südbahn und der Localbahn Cilli-Wöllan	26·74 Kronen = fl. 13·37 pro Wagen	13 Kronen = fl. 6·50 pro Wagen	13·74 Kronen = fl. 6·87 pro Wagen	Im Kartirungswege		
1494	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Lohe	Prevali	Schönstein	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Interne Tarife der Südbahn-Gesellschaft und der Cilli-Wöllaner Localbahn	52 kr. Noten = 104 Heller	30 kr. Noten = 60 Heller	22 kr. Noten = 44 Heller	Im Kartirungswege		
1495	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Getreide, Mahlproducte und Salz	Cilli	St. Peter im Sannthale	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 600 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** In jedem Gewichte, jedoch nur bei vollständigem Verzicht auf jede Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	15 kr. incl. Manip.-Geb.	8 kr. incl. Manip.-Geb.	7 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1496	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Eisen und Eisenwaaren aller Art	Wöllan	Sachsenfeld	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	27 kr. ö. W. = 54 Heller incl. Mgb.	19 kr. ö. W. = 38 Heller incl. Mgb.	8 kr. ö. W. = 16 Heller	Im Kartirungswege		
1497	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische	Skalis	Schönstein	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	5 kr. incl. Mgb.	3 kr. incl. Mgb.	2 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1498	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Thonwaaren	St. Peter im Sannthale	Cilli	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** In jedem Gewichte, jedoch nur gegen Verzicht auf jede Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	15 kr. incl. Mgb.	8 kr. incl. Mgb.	7 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1499	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Thonwaaren	Sachsenfeld	Cilli	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	11 kr. incl. Mgb.	6 kr. incl. Mgb.	5 kr.	Im Kartirungswege		
1500	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Thon	Cilli	Sachsenfeld und vice versa	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen u. Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat Seitens der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	9 kr. incl. Mgb.	6 kr. excl. Mgb.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1501	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Thiere, todte, Geflügel und Stechvieh (excl. Wildpret) als Frachtgut	Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf Schönstein Wöllan	Cilli	Für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für die Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel	8·3 11·8 14·6 18·8 25·8 28·6	Variabel	Im Kartirungswege		
				Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf Schönstein Wöllan		Für Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				7·4 10·4 12·8 16·4 22·4 24·8				
				Sachsenfeld St. Peter im Sannthale Heilenstein-Frasslau Ritzdorf Schönstein Wöllan		Für Quantitäten von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				6·5 9·0 11·0 14·0 19·0 21·0 kr. inclus. Mgb.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1502	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Obst, Nüsse, Kastanien	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I a des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Kartoffeln			Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens				Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan				
			Leer retourgehende Wein-, Bier-, Petroleum- und Oel-Fässer											
			Getreide, Mahlproducte (aus Getreide), Salz, Eisen und Eisenwaaren aller Art	Sachsenfeld	Cilli	In jedem Gewichte			11	9	2			
					St. Peter im Sannthale				10	9	1			
					Heilenstein-Frasslau				11	9	2			
					Ritzdorf				16	13	3			
					Schönstein				24	19	5			
					Skalis				27	19	8			
					Wöllan				27	19	8			
				St. Peter im Sannthale	Cilli				15	12	3			
					Sachsenfeld				10	9	1			
					Heilenstein-Frasslau				10	9	1			
					Ritzdorf				13	11	2			
					Schönstein				20	16	4			
					Skalis				23	16	7			
					Wöllan				24	16	8			
									Kreuzer incl. Manip.-Geb.	Kreuzer incl. Manip.-Geb.	Kreuzer			
1503	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Getreide, Mahlproducte (aus Getreide), Salz, Eisen und Eisenwaaren aller Art	Cilli	Sachsenfeld	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	11	6	5	Im Kartirungswege		
					St. Peter im Sannthale				15	12	3			
					Heilenstein-Frasslau				18	15	3			
					Ritzdorf a/P.				23	18	5			
					Schönstein				31	22	9			
					Wöllan				34	22	12			
									kr. inclus. Mgb.	kr.	kr.			
1504	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Eisen und Eisenwaaren aller Art	Wöllan	Cilli	In jedem Gewichte, jedoch nur bei Verzicht auf die Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	34 kr. incl. Mgb.	20 kr. incl. Mgb.	14 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1505	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Thoneisenstein	Wöllan	Cilli	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif-Theil II der Localbahn Cilli-Wöllan	13 kr.	10 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1506	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Häute und Felle aller Art	Cilli	Schönstein	Für Sendungen in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	31 kr. incl. Mgb.	20 kr. incl. Mgb.	11	Im Kartirungswege		
			Leder	Schönstein	Cilli				31	20	11			
1507	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Roh-Telegraphensäulen	Cilli	St. Peter im Sannthale	a) Bis zu einer Wagenlänge bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen; b) über eine Wagenlänge bis zu zwei Wagenlängen bei Zahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 15000 kg. Das Aufladen der Roh-Telegraphensäulen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	12	ad a) u. b) [illegible]	6	Im Kartirungswege		
				Sachsenfeld					9	5	4			
				Heilenstein-Frasslau					9	5	4			
				Ritzdorf					11	5	6			
				Schönstein					16	8	8			
				Wöllan					19	10	9			
									Kreuzer incl. Mgb.	Kreuzer incl. Mgb.	Kreuzer			
1508	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Für Heu- und Strohsendungen, in Ballen gepresst, gelangen im Verkehre auf der Cilli-Wöllaner Bahn die Gebühren der Wagenladungsclasse bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief ab 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, auch dann zur Berechnung, wenn die Verladung in zwei Wagen, wovon der eine der Serie K oder J—n angehört oder in zwei Wagen der Serie K erfolgt. Werden in zwei Wagen weniger als 10 Tonnen verladen, so wird gleichwohl die Fracht für 10000 kg eingehoben. Eine Ausnahme tritt ein, wenn zwei Wagen der Serie J—n verwendet werden, für welche die Fracht für mindestens 14000 kg per Sendung zu einem Frachtbriefe ebenfalls unter Zugrundelegung der vorstehenden Berechnungsweise eingehoben wird. Werden endlich Wagen der Serie K—l oder K—e verwendet, so kommen vorerwähnte Wagenladungssätze bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro jeden derlei verwendeten Wagen der Serie K—l oder K—e zur Anwendung. — Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen oder hiefür die tarifmässige Auf- und Abladegebühr zu entrichten. Ein Recht, diese Ladeweise zu beanspruchen, steht jedoch den Parteien nicht zu												
1509	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Holzkohle	Ritzdorf a/P.	Cilli transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Aufladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	kr. 18	kr. 8	kr. 10	Kartirung		
				Schönstein					24	10	14			
1510	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische (exclusive der für Regiezwecke der Südbahn bestimmten Kohle, sowie exclusive Briquettes und Coaks)	Skalis	Cilli transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Transporte müssen mit directen Frachtbriefen nach über Cilli hinaus gelegenen Stationen der Südbahn und deren Anschlussbahnen bestimmt sein. Das Auf- und Abladen hat die Partei durch ihre Organe auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	13	10	3	Im Kartirungswege		
				Sachsenfeld					5	4	1			
									kr. incl. Mgb.	kr. incl. Mgb.	kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1511	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Briquettes und Holzkohle aus fossilem Holze	Skalis	Cilli transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	26 kr.	10 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		
1512	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Brennholz, Schleifholz, Stock- (Wurzel-) Holz, Reiserholz, Faschinen, Grubenhölzer, Schwartlinge und Hopfenstangen, dann für Ziegel, Steine, rohe, Kalk, Kalksteine, Schotter, Dünger und Düngemittel aller Art, Knochen, ungebrannt, Lohe und Rinden aller Art	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1b des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel	Kartirung		
1513	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, Bau- und Werkholz, nicht über eine Wagenlänge, dann Schwellen, Fassböden, Fassdauben und Schindeln	Sachsenfeld	Cilli	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	9	5	4	Im Kartirungswege		
				St. Peter im Sannthale					12	6	6			
				Heilenstein-Frasslau					15	7	8			
				Ritzdorf					18	9	9			
				Schönstein					24	12	12			
				Wöllan					27	13	14			
									kr. incl. Mgb.		kr.			
1514	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Langholz	St. Peter im Sannthal	Cilli	Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel	fl. 13.—	Variabel	Im Kartirungswege		
				Heilenstein-Frasslau						fl. 7.—				
				Wöllan						fl. 6.— pro Wagen für jeden beladenen Wagen und fl. 3.— für jeden nur als Schutzwagen eingeschobenen Wagen				
1515	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Erde der Pos. 20 und Erdfarben der Pos. 22 des Tarifes, Theil I	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli-Wöllan	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1b des Tarifes der Localbahn Cilli-Wöllan	Variabel	Im Kartirungswege		

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1516	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Mineralkohle	Trifail	P o l a	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch Parteiorgane zu erfolgen. Die Sendungen müssen für die k. u. k. Kriegsmarine, bezw. für das k. u. k. See-Arsenal in Pola bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	86 Heller	78 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
1517	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Rohpetroleum	S. S a b b a	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen. Die zur Beförderung verwendeten Kesselwagen müssen in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Kesselwagen haben die Empfänger die der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft erwachsenden Wagenmiethe-Auslagen (für die Lauf- und Zeitmiethe), welche mit dem fixen Betrage von 22 Kronen pro Wagen bemessen werden, zu ersetzen. Es wird sohin bei Verwendung von Kesselwagen, welche nicht in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingestellt sind, ausser der nach nebenstehendem Frachtsatze entfallenden Frachtgebühr noch die Gebühr von 22 Kronen pro Wagen zur Einhebung gebracht. Das Auf- und Abladen, resp. das Füllen und Entleeren der Kesselwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f e	254 Heller incl. Mgb.	150 Heller incl. Mgb.	104 Heller	Im Kartirungtwege		
1518	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Staatsbahnen	Eisenerz	Hüttenberg	Prevali	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen des Specialtarifes 3	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	59·3 Heller	40·8 Heller	18·5 Heller	Im Kartirungswege		
1519	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der öst. Staatsbahnen	Thoneisenstein (Bauxit)	Lees-Veldes	Liesing	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen des Specialtarifes 3	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	141 Heller	124 Heller	17 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1520	Südbahn-Gesellschaft		Secundärzugs-Maschinen sammt Tender und Schlepptender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf) Grenze Hetzendorf Leobersdorf Leoben S.B. und vice versa	Mürzzuschlag	Die Transporte müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein.	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Interner Tarif	Classe B je nach dem Gewichte	Kronen 28·80 30·60 21·40 12·40 pro Tendermaschine oder pro Schlepptender	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Wien (Matzleinsdorf) Grenze Hetzendorf Leobersdorf Leoben S.B. Unter-Drauburg und vice versa	Graz S.B.					51·— 52·80 43·40 15·40 27·80				
				Klagenfurt und vice versa	Unter-Drauburg					14·—				
			Ausrüstungs- und Inventargegenstände, dann Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Eisenbrücken-Constructionstheile, Gerüsthölzer, Werkzeuge, Ladungsutensilien, als: Plachen, Kippen, Reitelketten etc., dann Militär-Einrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf) Hetzendorf loco Grenze Hetzendorf *) und vice versa	Graz S.B.				Verschieden	Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro Kilometer und 100 kg. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km, und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen 31 Heller pro Wagen und 1 km				
				Wien (Matzleinsdorf) Hetzendorf loco Grenze Hetzendorf *) Leobersdorf und vice versa	Mürzzuschlag									
				Graz S.B. und vice versa	Laibach S.B. Leoben S.B. Leobersdorf Mürzzuschlag Unter-Drauburg									
				Klagenfurt und vice versa	Unter-Drauburg									
				Laibach und vice versa	Videm-Gurkfeld									
			Lebensmittel und Emballagen	Leoben S.B. Klagenfurt und vice versa	Graz S.B. Unter-Drauburg									
		Leoben-Vordernberger Eisenbahn		Leoben und vice versa	Vordernberg									

*) Für Sendungen im Verkehre zwischen Grenze Hetzendorf einerseits und Graz S.B., bezw. Mürzzuschlag andererseits werden die Gebühren auf Grund nebiger Einheitssätze und der bis, bezw. ab Wien (Matzleinsdorf) entfallenden kilometrischen Distanzen unter Hinzurechnung von 8 km ermittelt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1521	Südbahn-Gesellschaft		Tenderlocomotiven (Secundärzugs-Maschinen) auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Drauburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.	Monfalcone	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano bestimmt und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Interner Tarif	Classe B je nach dem Gewichte	Kronen pro Stück 133·30 97·40 81·50 81·30 32·40 9·90 7·20	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Drauburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.						88·90 64·90 54·40 54·20 21·60 6·60 4·80				
			Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend	Grenze Hetzendorf Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Drauburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.						44·50 32·50 27·20 27·10 10·80 3·30 2·40				
			Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- u. Inventargegenstände, Schienen, Schienen-Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Constructionstheile für Eisenbrücken und Drehscheiben, Gerüsthölzer, Schmiermaterialie und Werkzeuge	Grenze Hetzendorf*) Leoben S.B. Graz S.B. Unter-Drauburg Laibach S.B. Divacca Triest S.B.	Monfalcone und vice versa	Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano bestimmt und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen adressirt sein. a) Bei Beförderung als Eilgut. b) Bei Beförderung als Frachtgut in jedem Gewichte. c) Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. *) Für Sendungen von Grenze Hetzendorf nach Monfalcone und umgekehrt werden die Gebühren auf Grund vorstehender Einheitssätze und einer Entfernung von 597 km ermittelt		Localtarif	Verschieden	a) 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km b) 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km c) 31 Heller pro Wagen und 1 km				
			Lebensmittel und Emballagen	sämmtlichen Stationen der Strecke Wien S.B.-Triest S.B.	Monfalcone									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1522	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Leobersdorf	Mürzzuschlag	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Einrechnung eines 5%igen Gutgewichtes rücksichtlich der Sendungen ab Trifail und Sagor nach Laibach S.B. Auf- und Abladen durch Parteiorgane. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der Localbahn Monfalcone-Cervignano bestimmt und an Organe der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. an die Organe der den Betrieb auf der genannten Localbahn führenden k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	55	25	30	Im Kartirungswege		
				Leoben S.B.	Mürzzuschlag				36	23	13			
				Leoben S.B.	Graz S.B.				36	28	8			
				und vice versa										
				Trifail	Laibach S.B.				28	20	8			
				Sagor	Laibach S.B.				28	18	10			
				Laibach S.B.	Divacca				58	30	28			
				Laibach S.B.	Monfalcone				68	36	32			
				Klagenfurt	Unter-Drauburg				43	26	17			
1523	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Leoben S.B.	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg. Auf- und Abladen durch Parteiorgane. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an Organe derselben adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	34	28	6	Im Kartirungswege		
				und vice versa						Heller				
1524	Südbahn-Gesellschaft		Raffinadezucker	Oedenburg, Ebenfurt und Pottendorf-Landegg	Sziszek	Sendungen müssen nach Bosnien bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg / 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	258 / 214 Heller bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. der den Weitertransport nach Bosnien nachweisenden Orig.-Documente, welche Documente bis längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1525	Südbahn-Gesellschaft		Papier und Pappendeckel	Die im Seehafen-Ausnahmetarife zwischen Triest und Fiume einerseits und Wien (Matzleinsdorf) u. (Südbahnhof) und Stationen der Strecken Wien—Payerbach inclus. (auch Laxenburg) und Wr.-Neustadt—Steinamanger incl., sowie der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn andererseits, giltig vom 1. November 1884 bis auf Widerruf sub II [b) Specialtarife] für den Export enthaltenen Frachtsätze von 110, bezw. 100 Kreuzer = 220, bezw. 200 Heller pro 100 kg haben unter den in diesem Ausnahmetarife fixirten besonderen Bedingungen im Rückvergütungswege ab 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896 auch für jene Papier- und Pappendeckel-Transporte Giltigkeit, welche in obigen Stationen aufgegeben und via Suezcanal befördert werden											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1526	Südbahn-Gesellschaft		Farbhölzer aller Art in Stücken und Blöcken, sowie für Farbwurzeln, ungemahlen	Triest S.B. und Fiume	Salloch	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Nebige Ermässigungssätze gelangen aber nur für das correspondirende gleiche Quantum Farbhölzer in Stücken und Blöcken und Farbwurzeln, ungemahlen, einerseits und verkleinerte Farbhölzer und gemahlene Farbwurzeln andererseits zur Berechnung	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	ad a) 196 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer ad b) 208 „ „ „ „ „	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Farbhölzer in Stücken und Blöcken, sowie für ungemahlene Farbwurzeln, denen bezüglich der verkleinerten Farbhölzer und gemahlenen Farbwurzeln die auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizuschliessen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und für die hieraus erzeugten verkleinerten Farbhölzer aller Art, bezw. gemahlenen Farbwurzeln	Salloch	a) Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen b) Budapest S.B. und Kelenföld trs.									
1527	Südbahn-Gesellschaft		Holz, als: Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben	Stationen der Strecke Bozen—Ala	In südlicher Richtung nach Stationen der Strecke Branzoll- Peri transit behufs Reexpedition nach Italien	Sendungen müssen in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangen. Der Frachtbrief, welcher die Sendung von einer der vorgenannten Aufgabsstationen bis zur Reexpeditionsstation begleitet, ist mit dem Vermerk zu versehen: „Zur Reexpedition in . . . . . .“ Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen, was Seitens der Bahnorgane auf den Frachtdocumenten zu bestätigen ist. Falls diese Verrichtungen durch Bahnorgane erfolgen sollten, gelangt für jede derselben eine Gebühr von 4 Hellern pro 100 kg zur Berechnung	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, resp. Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	Variabel	Ausnahmetarif IX des Localtarifes der Südbahn, plus einem Zuschlage von 4 Hellern pro 100 kg bis zur Reexpeditionsstation und von der Reexpeditionsstation die für Localaufgaben laut Ausnahmetarif 3a entfallenden Frachtsätze des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, mit der nebigen Reexpeditionsclausel versehene Original-Frachtbriefe bis zur Reexpeditionsstation und die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden und die Reexpedition nachweisenden Duplicat-Frachtbriefe über gleiche Quantitäten bis zur definitiven italienischen Bestimmungsstation, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1528	Südbahn-Gesellschaft		Papier und Pappendeckel		Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Die angeführten Sätze haben nur Geltung für Sendungen, die nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen, sowie nach Spanien, Tunis, Algier und Marocco bestimmt sind, dann für Sendungen, welche via Suezcanal befördert werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif		Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma 1. bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, 2. bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Bruck a. d. M.					282	194	88			
				Frohnleiten					268	188	80			
				Gratwein					264	184	80			
				Graz S.B.					260	180	80			
				Kalsdorf					250	180	70			
				Kapfenberg					282	196	86			
				Mürzzuschlag					299	208	91			
				Peggau					268	186	82			
				Puntigam					255	180	75			
				Spielfeld					232	180	52			
				Wildon					244	180	64			
									bezw. inclusive ungar. Steuer					
1529	Südbahn-Gesellschaft		Stärke	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen für den Export nach England bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Eil- und Frachtguttransporte im internen Verkehre zwischen Wien S.B. und Wien (Matzleinsdorf) einerseits und Triest und Fiume andererseits vom 1. September 1892	117 Kreuzer ö. W. 234 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	180 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	54 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Bahnfrachtbriefe und der vom k. k. Hafen- und Seecapitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1530	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Ordinäre Glasflaschen der Position G—20 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Graz S.B. und Graz k.k.Stb	Budapest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Südwest-Oesterr.-Ungar. Verbandtarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1895	172	140	32	Im Kartirungswege		
					Budapest-Kelenföld				172	140	32			
					Budapest-dunaparti-teher-pályaudvár				178	156	22			
					Budapest-fövarosi közraktárak				178	156	22			
					Budapest-Józsefváros				178	156	22			
					Budapest-Lipótváros				188	156	32			
					Budapest-nyugoti-pályaudvár				188	156	32			
					Köbánya álsó palyaudvar				180	156	24			
					Köbánya felsö palyaudvar				180	156	24			
									Heller inclus. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Heller			
1531	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mauer- und Dachziegel	Laa St.E.G.	Wien St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	24·1 Kreuzer	14·9 Kreuzer	9·2 Kreuzer	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1532	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe C	Schönbrunn	Satalic	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	87·5 Kreuzer		Im Kartirungswege		
1533	**Böhmischen Commercialbahnen**		Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Libań-Psinic Bahnhof	Detenic	**Bei Garantie eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis Ende März 1896	Localtarif	4 Kreuzer	3 Kreuzer	1 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis 31. Mai 1896	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 120. **Wien, 12. October 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 9. October 1895, Z. 58.594, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 29. September 1895 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrtsinspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, die am 14. September eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

In Folge dieser Mittheilung ist, gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens, die Liste im Titel:

Oesterreich-Ungarn. II. Ungarn
1. Ungarische Staatsbahnen
mit: i^2 Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék

ergänzt worden, wovon die betheiligten Vertragsstaaten gemäss Art. 57, Z. 1, mit Benachrichtigungsschreiben des genannten Centralamtes vom 4. October l. J. Nachricht erhielten. Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst ist von der Eröffnung ihres Betriebes an zu rechnen, nachdem dieser von den dem internationalen Uebereinkommen bereits unterstehenden Ungarischen Staatsbahnen besorgt wird.

Wien, am 9. October 1895.

Ein Fahrzeug mit Gasmotor.

Bei den zum Befahren kurzer Strecken längs der Küsten und auf Flüssen bestimmten kleinen Fahrzeugen beginnt sich nebst dem Petroleummotor (offene Heissluftmaschine mit innerer Heizung) auch die Gaskraftmaschine einzubürgern.

Einer der ersten Schritte in dieser Richtung wurde von der Gesellschaft La Seine Maritime gemacht, welche, um einen Verkehr zu Wasser zwischen Hâvre, Rouen und Paris ins Leben zu rufen, mit der Firma Delamare-Deboute-ville und Malandin wegen Herstellung von Gasmotoren für die betreffenden Fahrzeuge in Verbindung trat. Die genannte Firma hatte schon im Jahre 1883 ein mit gleichem Motor versehenes Tricycle construirt, bei welchem das zum Betriebe bestimmte Leuchtgas bis zu einer Spannung von 10 kg per 1 cm^2 in zwei Kupfercylinder gepresst wurde. Hierauf entwarf sie eine liegende Gasmaschine des Simplex-Typs für den Werkstättenbetrieb, welche bei Matter & Comp. in Rouen gebaut wurde, eine indicirte Leistung von 280 e und eine gebremste (effective) von 220 e aufwies und sich gut bewährte. Diese Maschine kann nöthigenfalls auch entweder mit Generatorgasen, Wassergas oder einem anderen derartigen gasförmigen Stoffe gespeist werden.

Nach diesen Erfolgen war es nicht schwer, den Anforderungen der Gesellschaft La Seine Maritime nachzukommen und eine für den Schiffsbetrieb geeignete Gaskraftmaschine zu construiren.

Diese Maschine gehört ebenfalls dem Simplex-Typ an, steht aber, nach Art der Hammermaschine, aufrecht. Sie wird mit Leuchtgas betrieben, das den betreffenden

Booten von einer auf der Strecke zwischen Hâvre und Paris gelegenen kleinen Gasfabrik geliefert wird; die Fabrik hält stets einen Vorrath von Leuchtgas in einem aus Stahlrohren hergestellten Reservoir unter dem Drucke von 95 at bereit, welcher mittelst eines biegsamen Rohres, wie selbe zur Füllung von automobilen Torpedos mit Betriebsluft in Verwendung stehen, nach dem Fahrzeuge geleitet wird.

Das eiserne Boot „Idée" ist das erste seiner Gattung. Es wurde im Etablissement Mallard bei Rouen erbaut, ist 30 m lang, 5·48 m breit, hat 2·24 m Tiefgang und besitzt vier wasserdichte Abtheilungen. Die vorderste derselben beherbergt den Capitän und die Mannschaft, die zweite und dritte, welche ungefähr vier Fünftel der ganzen Schiffslänge einnehmen, geben den Laderaum ab, während in der vierten — der achtersten — der Motor untergebracht ist.

Das Fahrzeug hat einen Gehalt von 300 Brutto-Registertonnen und ist im Stande, Ladungen bis 250 Registertonnen aufzunehmen. Das Steuerruder besitzt ein grosses Areal und Einrichtungen, um es in jeder Winkelstellung fixiren zu können.

Der Gasvorrath ist an Bord (ebenso wie am Lande in der Fabrik) in einem Accumulator aus Stahlröhren von 25 cm äusserem Durchmesser, 5 m Länge und 9 mm Metallstärke untergebracht und wird gewöhnlich bis auf 95 at gepresst.

Die zweicylindrige Maschine des Bootes wurde ebenfalls bei Matter & Comp. in Rouen gebaut und entwickelt eine Leistung von 40 indicirten Pferdekräften. Ihre beiden Kurbeln schliessen einen rechten Winkel ein; ihr Wellenstück ist mit der Propellerwelle durch eine Kreuzgelenk-Kuppelung verbunden, die gelöst wird, sobald es sich darum handelt, die Verbindung zwischen Maschine und Propeller zu unterbrechen.

Die Maschine kann als gut ausbalancirt angesehen werden, obwohl an derselben keine Gegengewichte angebracht sind. Am vorderen Ende der Propellerwelle ist ein Schwungrad angebracht, das auch zum Ingangsetzen der Maschine dient.

Von der Welle erhalten sowohl der Gasvertheiler als auch die Circulationspumpe, welch letztere das Kühlwasser durch die Cylinderjacken presst und nöthigenfalls als Soodpumpe verwendet werden kann, durch eine Uebersetzung ihren Antrieb. Das zum Betriebe verwendete Gas strömt durch ein Abspannventil aus dem Accumulator in die sogenannte Mischkammer, wo es mit Luft gemengt wird, bevor es mit letzterer in die Cylinder tritt. Die Zündung des Gemisches von Gas und Luft wird, wie dies bei den Simplex-Maschinen stets der Fall ist, mittelst elektrischen Funkens bewerkstelligt.

Zu den interessanten Einrichtungen des Fahrzeuges gehört auch der McGlasson'sche Propeller mit zwei umstellbaren Flügeln. Mit demselben ist man in der Lage, die Geschwindigkeit des Bootes durch Aenderung der Propellersteigung beliebig herabzusetzen und auch die entgegengesetzte Wirkung zu erzielen, ohne den Gang der Maschine alteriren, bezw. verkehren zu müssen.

Da die Gaskraft- ebenso wie die Petroleummaschinen nicht umsteuerbar sind, ist man auf Fahrzeugen, die mit derlei Motoren betrieben werden, entweder an den erwähnten McGlasson'schen Propeller gewiesen, oder es muss die Fahrtverminderung durch eine die Leistung der Maschine zum Theil aufnehmende Bremse, und die Fahrtumsetzung durch eine zwischen Drucklager- und Kurbelwelle angebrachte umstellbare Kuppelung erfolgen.

Auf der „Idée" lässt sich die Umstellung des McGlasson'schen Propellers sowohl vom Maschinenraume als von der Commandobrücke aus bewirken, auf welch letzterer das Handrad angebracht ist.

Die „Idée" hielt am 10. Juni 1894 bei einer im Tancarville-Canale mit 80 t Ladung unternommenen Fahrt — trotz der sechs Brücken, die zu passiren waren — bei heftigem Gegenwinde eine mittlere Geschwindigkeit von 10 km per Stunde ($6^1/_4$ Knoten) ein. Die Pleuelstangen zeigten keine Spur von Erwärmung, obzwar die Maschine mit 200 Umdrehungen per Minute arbeitete. Der Propeller liess sich leicht in die Vorwärts-, Halt- und Rückwärtsstellung bringen, und der Gang der Maschine wurde durch Umstellung des Propellers nicht beeinflusst; der Gasabspannungs-Apparat functionirte vollkommen correct.

Hätte das Fahrzeug nicht im Canale mannigfaltige Hindernisse angetroffen, so wäre seine mittlere Geschwindigkeit noch höher ausgefallen. Thatsächlich wurde von der „Idée" auf einer späteren Fahrt von Hâvre nach Tancarville und zurück eine mittlere Geschwindigkeit von $7^1/_2$ Knoten erreicht.

Zu der obigen, der Zeitschrift „Industries and Iron" entnommenen Schilderung bemerken die „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens" Nachstehendes:

Die Anwendung von Leuchtgas als Betriebsmittel für Schiffsmaschinen beschränkt sich auf Strecken, längs welcher Füllstationen vorhanden sind, um die Fahrzeuge mit Gas zu versorgen.

Dass das Leuchtgas, ebenso wie andere ähnliche Gase, dem Petroleum als Betriebsmittel in mancher Richtung vorzuziehen ist, erhellt aus folgender, durch die Erfahrung bestätigter Betrachtung.

Wird in den Cylinder einer Heissluftmaschine eine Mischung von Luft und Leuchtgas eingeführt, so bewirkt das Zünden derselben in den weitaus meisten Fällen die vollständige Verbrennung des beigemengten Gases. Sollten ausnahmsweise Partikel von Leuchtgas unverbrannt bleiben, so hat dies auf den Gang und Betrieb der Maschine keinen nennenswerthen Einfluss.

Anders verhält es sich, wenn zum Betriebe Petroleum verwendet wird. Vorerst ist das Verdampfen dieses Brennstoffes, welches mit Hilfe der Wärme der Auspuffgase bewerkstelligt wird, stets mit gewissen Schwierigkeiten verbunden, wobei sich auch die Qualität jener Gase geltend macht. Ferner bleibt nicht ausgeschlossen, dass sich unter Umständen Petroleumdämpfe an den Cylinderwandungen niederschlagen und im Vereine mit den von der Betriebsluft mitgeführten Verunreinigungen an denselben einen Niederschlag erzeugen, welcher die Kolbenreibung erhöht. Wird das Petroleum zerstäubt in den Cylinder gebracht, so erscheint die vollkommene Verbrennung desselben noch weniger gesichert als im ersteren Falle. Die Folge davon ist, dass Petroleummotoren sorgfältigerer Wartung und öfterer Reinigung bedürfen als Gasmotoren.

Die Ueberlegenheit der letztgenannten Motoren im Vereine mit gewissen Vortheilen, welche den Heissluftmaschinen im Allgemeinen eigen sind, lässt die Gasmotoren für den Betrieb kleinerer Fahrzeuge auf Strecken, woselbst Gasfüllstationen vorhanden sind, besonders geeignet erscheinen. Mit solchen Motoren versehene Boote dürften sich bald in maritimen Etablissements Eingang verschaffen. Für den Verkehr auf weiteren Strecken

wird man, wofern vom Gebrauche der Dampfmaschine abgesehen werden soll, zu der heutzutage auf einem ganz annehmbaren Vervollkommnungsgrad angelangten Petroleummaschine Zuflucht nehmen, da bei derselben das Heizmaterial, gleichen calorimetrischen Effect vorausgesetzt, nur etwa den zehnten Theil des Raumes einnimmt, wie bei der Gasmaschine, und nicht, wie bei letzterer, in Gefässen mit schweren Wandungen eingeschlossen bleiben muss.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Spalato - Aržano. (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Zara hat die Localcommission zur Erörterung der Assanirungsfrage von Salona und der Frage der eventuellen Verlegung der Staatsbahnstrecke Spalato—Salona im Zusammenhange mit der Trassenrevisionscommission der Localbahn Spalato-Aržano ebenfalls auf den 14. October anberaumt. [H.-M.-Z. 57.777]

Projectirte Localbahn Dobrowitz-Kuttenthal. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 3. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Sr. Durchlaucht Alexander Prinzen Thurn und Taxis durch Dr. Leonhard Schweigert, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Dobrowitz nach Kuttenthal im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 54.709.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stryj—Stanislau: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat anlässlich des Projectes des Julian Baron Brunicki, betreffend die Herstellung eines in km. 4·605 der Staatsbahnlinie Stryj—Stanislau abzweigenden Industriegeleises. die politische Begehung für den 15. October an Ort und Stelle anberaumt und als den Leiter der Commission den k. k. Statthaltereirath Marcel Manasterski namhaft gemacht. [9. October, G.-I.-Z 19.311]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Geleiseregulirung in Payerbach-Reichenau und Durchfahrtverbreiterung in km 82·243.) Das Project für eine Geleiseregulirung am südlichen Ende der Station Payerbach-Reichenau und für die hiedurch erforderliche Verbreiterung der in km 82·243 gelegenen gewölbten Durchfahrt wurde genehmigt. [11. September, Z. 53.118.]

— (Bauliche Herstellung in Laibach.) Behufs Uebertragung der Wasserstation wurde an das Heizhaus der Station Laibach ein Anbau hergestellt. [12. Sept., Z. 53.488.]

— (Bauliche Herstellungen bei Wächterhaus Nr. 389.) Bei dem Wächterhause Nr. 389 in km 247·8 9 zwischen den Stationen Leibnitz und Ehrenhausen wurde ein Schweinestall, eine Holzhütte und ein Flugdach hergestellt. [18. September, Z. 54.600.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Bauliche Veränderung in der Station Reifnig-Fresen.) Die Verlängerung des in der Station Reifnig-Fresen in km 34·203 gelegenen Bahndurchlasses um circa 6 m wurde genehmigt. (12. September, Z. 53.370.)

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Prag—Mittelwalde: Erweiterung der Station Mstětitz.) Auf Grund der Ergebnisse der am 25. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Erweiterung der Station Mstětitz, der Bauconsens ertheilt. [27. September, Z. 56.224.]

Projectirte Localbahn von Karlsbad über Lichtenstadt nach Merkelsgrün und von Schlackenwerth über Lichtenstadt nach Merkelsgrün. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Karlsbader Kaolin-Industrie-Gesellschaft im Vereine mit der Frisch-Glück Böhmischen Gewerkschaft vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Karlsbad der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn über Lichtenstadt nach Merkelsgrün mit fünf Flügelbahnen, darunter einer Verbindung zur Station Alt-Rohlau der projectirten Bahnlinie Karlsbad—Neu-Rohlau—Johann-Georgenstadt einerseits — andererseits über das Project einer Localbahn von Schlackenwerth über Lichtenstadt nach Merkelsgrün die Trassenrevision auf den 17. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. Bei der commissionellen Amtshandlung wird eingehend zu erörtern sein, welcher der beiden Linien unter Berücksichtigung der verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen der Vorzug gebührt. [H.-M.-Z. 56.987.]

Valsugana-Bahn. (Regulirung der Fossa.) Das vom Bauunternehmer der Valsugana-Bahn vorgelegte Project für die Regulirung der Fossa bei Borgo, km 43·3, wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im h. a. Namen zu ertheilen. [2. October, H.-L.-Z. 57.290.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Ober- und Unterbau-Normalien.) Die von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegten Normalpläne für den Unterbau, für die Eisenconstructionen und endlich für den Oberbau der Localbahn Stramberg-Wernsdorf wurden genehmigt. [28. September, H.-M.-Z. 47.602]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseverlegung.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für die Verlegung des in der Kronprinz Rudolfstrasse im II. Bezirk liegenden Geleises in der Theilstrecke vom Eisenbahn-Viaducte bis zum Praterstern in die dortige Allee wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des Handelsministeriums zu ertheilen. [30. September, H.-M.-Z. 56.121.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Elektrische Bahn Teplitz-Eichwald. (Theilstrecke Turner-Park—Eichwald: Betriebsconsens.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 5. October stattgefundenen technisch-polizeilichen Prüfung der Theilstrecke Turner-Park—Eichwald der Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Teplitz nach Eichwald wurde der Betriebsconsens für den Personenverkehr ex commissione ertheilt. [H.-M.-Z. 58.590.]

Oesterr. Staatsbahnen. (Typengenehmigung für Biertransportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgelegten Typenpläne für dreiachsige, mit Heiz- und Kühlvorrichtung versehene Biertransportwagen mit Bremse, nach welchen das bürgerliche Brauhaus in Pilsen solche Wagen bei der Firma F. Ringhoffer in Smichow bei Prag mit der Bestimmung zur Einstellung in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen herstellen zu lassen beabsichtigt, genehmigt. [Z. 54.904.]

Südbahn-Gesellschaft. (Lieferfristzuschlag von fünf Tagen bei Frachtgütern anlässlich der Güterstauung in der Station Bozen-Gries.) Mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen wird anlässlich der Güterstauung in der Station Bozen-Gries im Sinne des § 63, Absatz 3, des Betriebs-Reglements, beziehungsweise des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen für den internationalen Eisenbahn-Frachtenverkehr, eine Zuschlagfrist von fünf Tagen zu den regelmässigen Lieferfristen für die nach der Station Bozen-Gries bestimmten, oder diese Station von und nach der Bozen-Meraner Eisenbahn transitirenden Frachtgüter, ausnahmlich lebender Thiere, leicht verderblicher Güter (Weinmaische) und leerer Gefässe für Weinmaische, bis auf Weiteres in Anrechnung gebracht werden. [G.-I.-Z. 19.444/III.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung von zwei Reservoirwagen für Säuretransporte.) Das k. k. Handelsministerium hat gestattet, dass die vom Oesterr. Verein für chemische und metallurigische Production in Aussig a. d. E. bei der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Smichow bestellten zwei dreiachsigen Reservoirwagen mit Bremse für Schwefelsäure-Transporte, welche nach dem mit Handelsministerial-Erlass vom 13. Jänner 1895, Z. 70.080, genehmigten Typenplane erbaut worden sind, in den Fahrpark der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft eingestellt werden und hat gleichzeitig zur Kenntniss genommen, dass diese Waggons die Inventarnummern 103.695 und 103.696 erhalten. [Z. 57.183.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Anschaffung von drei Luxuspferdewagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn vorgelegten Typenpläne für Luxuspferdewagen mit Bremse, nach welchen drei Stück, und zwar für das garantirte Netz angeschafft werden sollen, genehmigt. [Z. 53.376.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurden in der Zeit vom 3. bis 17. April fünf Stück für die Linien der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestimmte Tenderlocomotiven, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 15 Mai 1893, Z. 15.632, genehmigten Typenplänen in der Floridsdorfer Locomotivfabrik erbaut worden sind, der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Diese fünf Locomotiven gehören der Serie III/c an und tragen die Bahninventar-Nummern 451, 452, 453, 454 und 455 und die Fabrikationsnummern 939, 940, 941, 942 und 943. Die Kessel derselben wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen. Die gleichartig gebauten Maschinen haben drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist und welche sämmtlich mit einander gekuppelt erscheinen. Die Maschinen haben horizontale, aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend und geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse und Injectoren nach Friedmann, Dampf-Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse mit Schalldämpfer und Schaltventil, Spindelbremse, zwei Pulsometerwechseln, Dampfheizungsvorrichtung, zwei Ricourd-Ventilen, Schutzvorrichtung gegen das Wasserabscheiden, Zerspringen der Wasserstandsgläser, Signalglocke, Vorrichtung zum Kohlennässen etc. Die Spurweite ist normal, und beträgt das Totalgewicht der Maschinen in ausgerüstetem Zustande je 40 Tonnen. Die Probefahrten mit diesen Maschinen wurden auf der circa 15·5 km langen Strecke von Wien nach Korneuburg der Oesterreichischen Nordwestbahn unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 60 bis 65 km und mittlere Geschwindigkeiten von 45 bis 50 km per Stunde erreicht. Sämmtliche fünf Locomotiven zeigten selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang, so dass dieselben dem öffentlichen Zugförderungsdienste für die Linien der Südnorddeutschen Verbindungsbahn übergeben werden konnten. [Z. 54.459.]

Schleppbahn Karl Emils-Hütte in Königshof. (Locomotivprüfung.) Am 14. August fand die technisch-polizeiliche Prüfung der im Jahre 1895 in der Locomotivfabrik in Floridsdorf neu erbauten, mit der Fabrikationsnummer 959 versehenen, für den Zugförderungsdienst auf der normalspurigen Schleppbahn bestimmten Tenderlocomotive statt. Diese Locomotive Namens „Karl Emils-Hütte“, Kategorie IIa, wurde nach dem mit Handelsministerial-Erlass Z. 14.911 ex 1895 genehmigten Typenplane erbaut und besitzt im Ganzen zwei mit einander gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Maschine hat aussenliegende horizontale Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson und ist aussenliegend. Die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch vier Blattfedern auf die beiden Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, und ist die Locomotive noch ausgestattet mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren, gew. Sandstreu-Apparat, Siebfunkenfänger, Pulsometer, Wechselhebelbremse, Signalpfeife und Glocke und einem schwach conischen Rauchfang mit Rosette. Das Gesammtgewicht in ausgerüstetem Zustande beträgt 19 Tonnen. Bei der Probefahrt wurde die maximale Geschwindigkeit von 23 km per Stunde erreicht. In Anbetracht des günstigen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung obwaltet bezüglich der erprobten Locomotive gegen die Benützung zum Zugförderungsdienste auf der Schleppbahn Karl Emils-Hütte keinerlei Anstand. [H.-M.-Z. 54.357.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Ernennung und Auszeichnungen.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 109 vom 4. October verlautbart, dass Se. Majestät zufolge Allerhöchster Entschliessung ddo. Schönbrunn vom 30. September über Vortrag des Handelsministers den Reichstags-Abgeordneten Adolf Zay zum Sectionsrathe im Handelsministerium zu ernennen, ferner die Ministerialsecretäre Tiborius Major, Johann Tichtl, Dr. Josef Stetina und Dr. Alexander Halász des Handelsministeriums mit Titel und Charakter von Sectionsräthen taxfrei auszuzeichnen geruhte.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 14. September, Z. 51.901, dem Domänen-Director Rudolf Weber, Einwohner von Pápa,
   a) für eine von der Station Bánhida der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bánhida—Bruck a. d. L. (—Wien) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Környe, Kecskéd, Dad und die Gemarkung der Gemeinde Császár in der Station Kis-Bér mit der Linie Uj-Szöny—Kis-Bér—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) der Südbahn-Gesellschaft,
   b) eine von der Station Kis-Bér der Linie abzweigende und diese über Bakony-Magyar-Szombathely, Bánk, Lázi, Gicz, Bakony-Tamási, Pápa-Teszér und die Gemarkung der Gemeinde Ugod in der Station Pápa mit der Linie Györ (Raab)—Papa—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 14. September, Z. 52.460, dem Budapester Einwohner Julius Egger und Consorten für eine von der Herminenstrasse in Budapest (VIII. Bezirk, Josefstadt) ausgehende, über Puszta-Szent-Mihály, Csömör, Kerepes bis Gödöllö und von dort weiter bis Oreghegy führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 14. September, Z. 54.172, dem Reichstags-Abgeordneten Edmund Baranyi für eine von der Sation Szolnok der Hauptlinien Budapest — Szolnok — Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal und Budapest—Szolnok — Arad — Tövis und der Linien Hatvan — Szolnok, Szolnok—Czegléd und Szolnok—Kun-Szent-Márton—Szentes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Uj-Kécske, Ó-Kécske und Kis-Kun-Félegyháza bis Kis-Kun-Majsán (Comitat Jász-Nagy-Kun-Szolnok) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 14. September, Z. 58.117, dem Reichstags-Abgeordneten Julius Szájbély, Béla Gorgey und Dr. Béla Molnár für eine von der zukünftigen Station Margonya der projectirten Localbahn Töketerebes-Galsécz-Bartfa (Bartfeld) abzweigende und diese über Kaproncza (Comitat Sáros) und die Gemarkung der Gemeinde Ábrahámfalu in der Station Raszlavicza mit der Localbahn Eperjes-Raszlavicza-Bartfa verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Eisenbahnbrücke über die Donau zwischen Esztergom (Gran) und Párkány-Nána. (Betriebsübergabe.) Am 28. September wurde in Anwesenheit des kgl. ungarischen Ministerpräsidenten Baron Desider Bánffy, des Handelsministers Ernst Dániel, des Ministers des Innern Desider Perczel und des Ministers für Cultus und Unterricht Dr. Julius Wlassics, zahlreicher Abgeordneter, der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie jener der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Dampfschiffahrt-Gesellschaften etc. die zwischen Esztergom und Párkány-Nána erbaute eiserne Staatsbrücke über die Donau (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112), welche für Eisenbahn-, Personen- und Fuhrwerksverkehr eingerichtet ist, nach vollzogener priesterlicher Einweihung durch den Fürst-Primas Cardinal Claudius Vaszary unter dem Namen „Maria Valerie-Brücke“ (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96) dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die neue Brücke ist derzeit die neunte, welche im Bereiche Ungarns über die Donau führt. Die nun bestehenden, theils im Bau begriffenen Brücken sind: Franz Josef-Brücke bei Pozsony (Pressburg), die Brücke zwischen Komorn und Uj-Szöny, Maria Valerie-Brücke zwischen Esztergom und Párkány-Nána (sämmtliche drei für den Eisenbahn-, Personen- und Fuhrwerksverkehr); die bei Uj-Pest im Bau begriffene Verbindungsbrücke der Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 114 ex 1894 [für Eisenbahn- und Passantenverkehr]); die Budapester Erzherzogin Margaretha-Brücke zwischen dem III. und V. Budapester Stadtbezirke (für Strassenbahn-, Personen- und Fuhrwerksverkehr); die Budapester Kettenbrücke zwischen dem II. und IV. Stadtbezirke (ausschliesslich nur für den Personen- und Fuhrwerksverkehr); die im Bau begriffene Brücke nächst dem Vámháztér (Zollamtsplatz [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116]), für Strassenbahn-, Personen- und Fuhrwerksverkehr; die Staatsbahn-Verbindungsbrücke zwischen den Stationen Budapest-Ferenczváros (Franzstadt) und Budapest-Kelenföld der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (ausschliesslich nur für den Eisenbahnverkehr); die Staatsbahn-Verbindungsbrücke zwischen Ujvidék (Neusatz) und Pétervárad (Peterwardein) der Hauptlinie Budapest—Ujvidek—Pétervárad—Zimony (Semlin)—Belgrad (ausschliesslich für den Eisen-

bahnverkehr). Die nächst zu erbauende Donaubrücke ist jene zwischen Báttaszék und Baja (zwischen Budapest und Ujvidék [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 114]); ferner ist im Sinne des bereits sanctionirten Gesetzes im Bereiche des Weichbildes von Budapest zwischen der Kettenbrücke und der Zollamtsbrücke in nächster Zeit eine vom Eskütér (Schwurplatz) ausgehende Brücke (für Strassenbahn-, Personen- und Fuhrwerksverkehr [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100]) zu erbauen; schliesslich ist an Stelle des Dampftrajectes, welcher zwischen Gombos und Erdöd die durch die Donau getrennten Linienabschnitte der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein) — Gombos — Erdöd — Eszék — Villány verbindet, gleichfalls der Bau einer Eisenbahnbrücke in Aussicht genommen.

Boldvathalbahn (Torna—Szendrö—Sajó-Ecseg). (Baubeginn.) Der Bau der 58 km langen Boldvathalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116), welche die als Sackbahn endigende Localbahn Kassa (Kaschau) - Torna mit der Linie Budapest—Fülek—Miskolcz verbinden wird, wurde im vollen Umfange aufgenommen, und hofft man, im Falle günstiger Witterungsverhältnisse, im Laufe des Sommers 1896 die neue Linie dem Verkehr übergeben zu können.

Schmalspurige Localbahn Gyulafehérvár (Karlsburg)-Zalathna. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 22. September fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der von der Station Gyulafehérvár der Hauptlinie Budapest—Arad—Gyulafehérvár aus bis Zalathna führenden schmalspurigen Localbahn Gyulafehérvár—Magyar-Igen—Zalathna (Comitat Alsófehér, Siebenbürgen [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 75]) statt. Nachdem der Bauzustand und die Gesammteinrichtung der neuen Linie von der Commission als entsprechend befunden wurde, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes. Die entsprechend erweiterte Ausgangsstation Gyulafehérvár, ferner die Stationen Sárd, Magyar-Igen, Metesd, Galaczfenes und die Endstation Zalathna sind für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgutverkehr, die Haltestellen Kisfalud, Tótfalud, Preszáka und Petroszán für den Personen- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet.

Localbahn Temesvár—Nagy-Szent Miklós. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 26. September fand unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums Dr. Andor Bartos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-. Comitats- und Communalbehörden, sowie jener der den Betrieb führenden Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der von der Knotenpunktstation Temesvár-Jozsefváros der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese in der Station Nagy-Szent Miklós mit der Linie Válkány—Nagy-Szent Miklós—Varias des Staatsbetriebes verbindenden Localbahn Temesvár-Jozsefváros—Nagy-Szent Miklós (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15 und 18) statt. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Gesammteinrichtung der neuen Linie als befriedigend erkannte, gestattete der Commissionsleiter die sofortige Eröffnung des Betriebes. Die nunmehr eröffnete Bahn verbindet die beiden Nachbar-Comitate Temes und Torontál, und ist mit der Eröffnung dieser Bahn der erste Schritt geschehen, um diese reiche Gegend in den Weltverkehr einzubeziehen. Die Linie Temesvár—Nagy-Szent Miklós dient heute mehr dem Localverkehre, vom verkehrspolitischen Standpunkte jedoch wird diese Linie eine eminente Bedeutung gewinnen, wenn dieselbe über Szerb-Csanád, Apátfalva, Makó bis Hódmezö-Vásárhely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7, Vorconcession Post 1) ihre Fortsetzung finden und so eine Parallellinie der Strecke Szegedin—Temesvár bilden wird. Der Ausbau dieser Bahn bis Hódmezö-Vásárhely hat jedoch eine grosse volkswirthschaftliche Bedeutung, indem drei reiche Comitate, Temes, Torontál und Békés, mittelst einer directen kurzen Linie mit einander verbunden und in das grosse Verkehrsnetz einbezogen sind.

Zalathalbahn (Zala-Szent Grót — Zala-Apáti—Komárváros und Zala-Apáti-Keszthely.) (Bestimmung und Einrichtung der Stationen.) Im Bereiche der im Bau begriffenen Zalathalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65) werden nebst den Kopfstationen Zala-Szent Grót, Komárváros und Keszthely noch die Stationen Zala-Szent László, Kehida-Kustány, Zala-Csány, die Abzweigestation Zala-Apáti der Flügelbahn Zala-Apáti—Keszthely, schliesslich Sármellék für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgutverkehr, und die Haltestelle Bókaháza vorläufig für den Personenverkehr eingerichtet werden. Die Hauptlinie Zala-Szent Grót—Komárváros verbindet von der Station Zala-Szent-Grót aus die derzeit als Sackbahn endigende Linie Türje—Zala-Szent Grót, Flügelbahn der Linie Kis-Czell—Türje—Csáktornya der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Westungarischen (Transdanubischen) Localbahnen, mit der Linie Budapest-Ofen—Pragerhof (nächst Nagy-Kanizsa), während die Flügelbahn Zala-Apáti—Keszthely die Linie Zala-Szent Grót—Zala-Apáti—Komárváros mit der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Balaton-Szent-György — Keszthely in deren Endstation Keszthely verbinden wird. Die neue Linie wird der in Szombathely (Steinamanger) zu errichtenden neuen Betriebsleitung unterstellt werden.

Beschleunigung der Briefpost-Expeditionen im Verkehr zwischen Budapest—Wien und vice versa durch Vermittlung der Eil-Lastzüge. (Verfügung des kgl. ungar. Handelsministeriums.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Verfügung getroffen, dass vom 1. October an, vorläufig auf der Linie Budapest—Marchegg—Wien und vice versa, die Briefpost- und Zeitungs-Expedition nicht nur durch die mit Post-Ambulancewagen ausgestatteten Personenzüge, sondern auch durch die diesen vorangehenden Eil-Lastzüge erfolge, durch welche Massnahme in Hinkunft eine wesentliche Beschleunigung der Zustellung an die Adressaten im Bereiche beider Hauptstädte erzielt wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Neue Satzungen und Geschäftsordnung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes.) Mit dem 1. Juli sind die Satzungen und Geschäftsordnung des Verbandes neu ausgegeben worden. Nach Inhalt dieser Satzungen hat sich der Verband zum Zweck gesetzt: Die Fortbildung der die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern betreffenden Dienstzweige, sowie die Herbeiführung einer thunlichen Uebereinstimmung der darauf bezüglichen Vorschriften. Zur Erreichung dieses Zweckes fasst der Verband Beschlüsse, welche entweder die in Betracht kommenden Einrichtungen den Verbandsmitgliedern nur empfehlen (nicht verbindliche) oder sie zu deren Durchführung verpflichten (verbindliche Beschlüsse). Die Geschäftsgegenstände, über welche verbindliche Beschlüsse stattfinden, sind: 1. die Ausführungsvorschriften zur Militär-Eisenbahnordnung und 2. zu den Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände für diejenigen Bahnen, für welche diese Vorschriften Geltung haben; 3. die Vorschriften über das Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit einer Gewichtsdifferenz u. s. w. angekommenen Gütern und Gepäcksstücken; 4. Behandlung von Fundsachen unter Vorbehalt der landesgesetzlichen Bestimmungen; 5. die Vereinfachung der Regelung von Fracht- und Ersatzansprüchen aus dem Verkehr: 6. die Einführung einheitlicher Formulare für Frachtkarten, Beförderungsscheine und Abrechnungen; 7. die Aufstellung gemeinsamer Vorschriften über den Verschluss und die Behandlung der Wagen; 8. die gleichmässige Behandlung von Ausstellungsgegenständen; 9. Vorschriften über die Erhebung von Frachzuschlägen bei unrichtiger Inhaltsangabe oder Wagenüberlastung und 10. das einheitliche Frachtkartenmuster. In der Regel finden jährlich zwei Hauptversammlungen statt, in welchen mit Stimmenmehrheit der Anwesenden beschlossen wird.

Mitglieder des Verkehrsverbandes sind neben deutschen auch die Verwaltungen der Niederländischen Staatsbahnen und der Holländischen Eisenbahn.

— (Vieh-Staffeltarife.) Wie wir bereits mittheilten, hat die preussische Staatsregierung die Ausdehnung der auf den östlichen Staatsbahnen für lebende Thiere in Wagenladungen bestehenden Frachtsätze auf den Gesammtbereich der Preussischen Staatsbahnen beschlossen, d. h. die Einführung eines Staffeltarifes, der für das Quadratmeter Ladefläche und für das Kilometer beträgt: 0·02 Mk. bis 100 km, 0·0175 Mk. von 101 bis 200 km, 0·015 Mk. von 201 bis 300 km, 0·01 Mk. für jedes weitere Kilometer. Dazu bemerkt die „Schles. Ztg.": Der gesammte Osten ist der kgl. Staatsregierung für den Beschluss, diese so dringend gewünschte Tarifreform vom 1. October ab durchzuführen, zu grösstem Danke verpflichtet. Wenn die Landwirthschaft der Aufforderung des Landwirthschaftsministers, da Deutschland in der Lage sei, seinen Fleischbedarf selbst zu decken, sich mehr auf den Futteranbau und die Viehzucht zu legen, folgen soll, so war diese Massnahme dringend nothwendig. Die Ausfuhr von Vieh aus Schlesien nach Hamburg hat vollständig aufgehört. Bereits früher ist darauf hingewiesen worden,

wie das Ausland, besonders Argentinien, gewaltige Anstrengungen macht, Deutschland mit den Producten der Viehzucht zu überschwemmen. Gerade um der ausländischen Concurrenz entgegentreten zu können, war diese Tarifmassnahme nöthig. Ferner kann die in den Zeiten von Futtermangel nothwendige Reduction des Viehstandes und die in den nächsten Jahren erfolgende Ergänzung mit Hilfe dieser Tarife sich unter geringeren Opfern für die Landwirthschaft als bisher vollziehen. Ein weiterer Vortheil dieser Tarife ist, dass die Staffel schon bei einer Entfernung von 100 km beginnt, dass also nicht nur der Austausch zwischen entfernteren Gegenden, sondern auch innerhalb desselben Landestheiles erleichtert wird. Die Wirkung der Reform möge an einem Beispiel dargelegt werden. Heute beträgt die Fracht für einen Wagen von 20 m² Ladefläche von Breslau nach Mainz 311·80 Mk., nach dem Staffeltarif 209 Mk., der Unterschied also etwa 100 Mk. Da wir nun annehmen können, dass unser schweres Mastvieh 2 m² für das Stück beansprucht, so macht die Ermässigung der Fracht für das Stück 10 Mk. aus. Die Staatsregierung war umso mehr berechtigt, diesen Tarif auf das Gesammtgebiet der Preussischen Staatsbahnen auszudehnen, als er sich in den östlichen Provinzen vorzüglich bewährt und auch finanziell gute Ergebnisse gezeitigt hat. Aus allen diesen Gründen ist der Beschluss des Staatsministeriums mit grosser Freude zu begrüssen. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Russland. (Personentarif-Ermässigungen.) Bekanntlich gewährt der allgemeine Zonentarif dem alten Tarif gegenüber nur bei Entfernungen von über 300 Werst eine fühlbare Ermässigung. Die Zahlungen für kürzere Entfernungen sind zum Theil die früheren geblieben, zum Theil nur um wenige Kopeken ermässigt. Um nun auch denjenigen Reisenden, die nur kleinere Strecken zurücklegen, die Wohlthaten des ermässigten Tarifs zugänglich zu machen, beabsichtigt das Eisenbahndepartement, auf den Kroneisenbahnen für das ganze Jahr die bedeutend ermässigten Retour- und Saisonbillets, wie solche für die Dauer des Sommers existiren, beizubehalten. Durch diese Massnahme, die mit den grössten Vortheilen für das Publicum verknüpft ist, hofft das Eisenbahndepartement den Passagierverkehr auf kürzeren Entfernungen erheblich zu beleben. Vornehmlich erwartet man, dass sich in Folge der neuen Massnahme der Passagierverkehr in den Umgebungen St. Petersburgs, Rigas, Moskaus, Kiews, Charkows, Warschaus und anderer Centren heben werde.

Die Nachricht, die uns aus guter Quelle zugeht, ist trotzdem nicht ohne einige Bedenken und mit Vorsicht aufzunehmen, denn es kann nicht übersehen werden, dass die ganzen Berechnungen des finanziellen Erfolges der so tief einschneidenden Massregel des russischen Finanzministeriums darauf basirten, dass der Fernverkehr belebt werden sollte und dass, da dieser Theil des Personenverkehrs zur Zeit nur 30 pCt. ausmachte, während 70 pCt. auf Entfernungen bis zu 300 km entfallen, der Ausfall an den Einnahmen in Folge dessen verhältnissmässig gering werden würde. Zudem liess sich auch noch erwarten, dass der Zuwachs des Verkehrs diesen Einnahmeausfall zum Theil decken würde.

Ob aber diese Annahmen sich bestätigen werden und damit das aufgestellte Exempel auch leidlich zum Stimmen gebracht werden wird, namentlich aber auch, ob das angestrebte Ziel, nämlich die Belebung des sehr geringen Fernverkehrs, wirklich erreicht worden ist, darüber liegen heute, wenigstens für das beobachtende Publicum, noch keine Zahlen vor. Aber selbst die eingeweihten Kreise werden kaum ein so ausgiebiges Zahlenmaterial gewonnen haben, um jetzt schon, nach drei Vierteljahren, übersehen zu können, ob das Exempel für den Fernverkehr stimmt. Soweit bisher Zahlen in die Oeffentlichkeit gedrungen sind, scheint es kaum, als ob der Erfolg der Massregel ein sehr glänzender sei, und dass unter solchen Umständen auch schon der Nahverkehr einer so durchgreifenden Aenderung unterzogen werden sollte, scheint zunächst nicht sehr wahrscheinlich, weil hier gerade die Grundlage für das Gleichgewicht zwischen den Einnahmen vor und nach der Reform liegt. Sollte die Massregel aber doch zur Einführung gelangen, so darf man wohl auf eine Begründung derselben in den officiellen Organen des Finanzministeriums gespannt sein. Wir behalten uns vor, auf den Gegenstand dann nochmals eingehender zurückzukommen. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Türkei. (Eröffnung des Betriebes auf der Eisenbahn von Beirut nach Damascus.) Am 3. August wurde die Eisenbahn von Beirut nach Damascus dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Linie ist schmalspurig und hat eine Länge von 142 km, welche von den Zügen in 9—10 Stunden durchlaufen werden. Die Anlagekosten sollen sich auf 3,500.000 Francs belaufen. Die Schwierigkeiten des Terrains machten die Anlage zweier Tunnels erforderlich; auch musste behufs Ueberwindung der ansehnlichen Höhendifferenz das Zahnradsystem Crémaillère in Anwendung gebracht werden. Die Bahnverwaltung, welche französisch ist, untersteht dem Schutze der Pforte. Der Waarentarif beträgt 35, 30 und 25 Paras per Kilometertonne; der Personentarif 30, 20, resp. 10 Paras per Kilometer. Die Bahnlinie wird dem Importe europäischer Waaren nach Damascus und dem Exporte von Landesartikeln (Cerealien, trockenen und frischen Früchten, Gemüsen, Möbeln, Seiden- und Baumwollenstoffen) von Damascus zur Küste zu dienen haben.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einstellung der Personenschiffahrten Wien—Pressburg und retour.) In Folge anhaltenden Niederwassers werden laut Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die täglichen Wien—Pressburger Personenschiffahrten derartig eingestellt, dass die letzte Thalfahrt von Wien-Praterquai nach Pressburg am 13. October und die letzte Bergfahrt von Pressburg nach Wien-Praterquai am 14. October stattfindet.

Quarantainenachrichten.

Marokko. Provenienzen aus Tanger unterliegen in den marokkanischen Häfen einer fünftägigen Quarantaine.

Gibraltar. Die Regierung hat gegen Tanger eine strenge vierzehntägige Quarantaine und gegen alle anderen Häfen Marokkos eine siebentägige Observation angeordnet. Passagiere müssen beweisen, dass sie innerhalb der letzten 14 Tage nicht in Tanger gewesen waren.

Madrid. Herkünfte aus Tanger unterliegen einer fünfzehntägigen Quarantaine im Lazarethe von Portmahon (balearische Inseln), Herkünfte aus den übrigen Häfen bis auf eine Entfernung von 165 km von Tanger (Casablanca und Ceuta noch inbegriffen) einer siebentägigen Observations-Quarantaine. Die weiter liegenden Häfen sind frei.

Haag. Die holländische Regierung hat angeordnet, dass die aus Marokko anlangenden Schiffe eine siebentägige Quarantaine durchzumachen haben.

Malta. Provenienzen aus Tanger werden einer fünftägigen Quarantaine unterzogen.

Rom. Die italienische Regierung hat verfügt, dass auf Herkünfte aus den marokkanischen Häfen die Bestimmungen der sanitären Verordnung vom 11. November 1892, Nr. 9, Anwendung zu finden haben.

Cypern. Ueber Provenienzen aus Tanger wurde eine zehntägige Quarantaine verhängt.

Christiania. Die norwegische Regierung hat Tanger für choleraverseucht erklärt.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXVI. Stückes.) Das am 9. October herausgegebene CLXXXVI. Stück enthält unter

Nr. 1465: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 6. October 1895, Z. 11.509, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Stadtgebieten Pécs (Fünfkirchen) und Ujvidék (Neusatz) nach Salzburg.

Nr. 1466: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 6. October 1895, Z. 37.410, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Pécs (Fünfkirchen) und Ujvidék (Neusatz) in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1467: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 7. October 1895, Z. 13.288, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Pécs (Fünfkirchen) und Ujvidek (Neusatz) in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1468: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 8. October 1895, Z. 13.338, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg nach Kärnten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Anwendung der Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 an bis auf Weiteres werden die Coursdifferenzen hinsichtlich des vom 1. December 1894 giltigen Ausnahmetarifes für die Beförderung bestimmter Artikel zwischen österr. Stationen einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit andererseits unberücksichtigt gelassen.

Wien, am 6. October 1895. [765]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Coursunterschiedsbeträge.

Vom 1. November 1895 an werden

I. im doppelten Betrage abgezogen: die Coursunterschiedsbeträge unter B der Hefte 1 und 2 und der Nachträge I hiezu, sowie die der Hefte 3 und 4 von den Frachtsätzen unter A;

II. unberücksichtigt gelassen: die Coursunterschiedsbeträge unter B der Anhänge vom 1. Juni 1894 zu den Heften 1—4, die Nachträge IV vom 1. Jänner 1895 zu den Heften 1 und 2 und der Nachträge III vom 1. Jänner 1895 zu den Heften 3 und 4, ferner die Coursunterschiedsbeträge zu den seit 1. Jänner 1895 durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätzen.

Aus den am 1. November 1895 in Kraft tretenden neuen Tarifnachträgen, deren Ausgabe durch Bekanntmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 111 vom 21. September 1895, Seite 1672, bereits angekündigt wurde, ist Näheres zu ersehen.

Wien, am 9. October 1895. [766]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung in der Anwendung der Coursunterschiedsbeträge.

Vom 1. November 1895 bis auf Weiteres werden die in den Nachträgen I und II zu den Tarifheften 1 und 4 vom 1. September 1893 und III zu den Tarifheften 2 und 3 vom 1. März 1893 enthaltenen Coursunterschiedsbeträge von den Frachtsätzen dieser Tarifhefte nebst Nachträgen nicht mehr abgezogen. Vielmehr werden nur die reinen Frachtsätze ohne jeden Abzug oder Zuschlag der Frachtberechnung zu Grunde gelegt.

Wien, am 9. October 1895. [767]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarife Theil II, Heft 3a.

Mit 1. November 1895 gelangt der Nachtrag VIII zum Tarife Theil II, Heft 3a, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Einführung directer Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Častolowitz, Hlinsko, Starkenbach und Žiželitz der Oesterr. Nordwestbahn einerseits und den Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie der Station Eger (k.k.St.B.) andererseits.

II. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für den Transport von beladenen und leeren Möbelwagen als Frachtgut.

III. Aenderungen von Stationsbezeichnungen.

IV. Berichtigungen.

V. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 8. October 1895. [768]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Druckfehler-Berichtigung.

Die Ueberschrift der in Nr. 118 des Verordnungs-Blattes, Seite 1767, unter Pos. [754] enthaltenen Kundmachung soll richtig heissen: „Deutsch-**Westösterreichisch**-Ungarischer Seehafenverband."

Sonstige Nachrichten.

Hessisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, vom 1. October 1892. Auf Seite 5 des Nachtrags I ist nachstehende Zusatzbestimmung zu § 44, III 1 der Verkehrsordnung einzufügen: „Als Fahrtausweis für die Begleiter sind auch die für den allgemeinen Personenverkehr giltigen Fahrkarten zugelassen." Von der Benützung von Fahrkarten ist auf dem Beförderungsscheine geeignete Vormerkung zu machen.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. Die Haltestelle Hayettes der Belgischen Staatsbahn wird mit sofortiger Giltigkeit in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Sendungen nach und von Hayettes werden zu den bestehenden Frachtsätzen für La Louvière abgefertigt. Auf Seite 16 des Tariftheils II vom 1. April 1893 ist Vormerkung zu machen.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893. Mit Wirksamkeit vom 15. September werden Frachtbriefe über Frachtstückgutsendungen, in welchen die Beförderung nach einem in Dänemark oder Schweden belegenen Bestimmungsorte über Lübeck oder Warnemünde ohne Angabe einer Mittelsperson vorgeschrieben ist, zur Annahme zugelassen Der vorgeschriebene Hafenplatz wird als Bestimmungsstation für den Eisenbahntransport behandelt und die Weiterbeförderung an den Empfänger nach Massgabe des Schlusssatzes im Absatz 4 des § 68 der Verkehrsordnung bewirkt. Auf Seite 12 des obenbezeichneten Tariftheiles ist bei den besonderen Bestimmungen zu § 51 der Verkehrsordnung entsprechende Vormerkung zu machen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. Am 7. September hat die Eröffnung der Reststrecke Endingen—Alt-Breisach der Kaiserstuhl-Bahn stattgefunden. Die im Nachtrag VI enthaltenen, der Frachtberechnung im Verkehre mit den Stationen der Kaiserstuhl-Bahn zugrunde zu legenden Entfernungen, sowie die auf Seite 22 des erwähnten Nachtrages vorgesehenen Stations- und Schnitt-Frachtsätze sind daher am genannten Tage in Kraft getreten. Das auf Seite 6—22 des Nachtrages VI bei den Stationen der Kaiserstuhl-Bahn angebrachte Verweisungszeichen †) nebst der am Fusse der betreffenden Seiten angeführten bezüglichen Bemerkung ist zu streichen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1534	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pferde als Frachtgut in Ladungen von mindestens 8 Stück in gewöhnlichen Wagen	Wien K.E.B. und Klein-Schwechat (via Arlbergbahn)	Buchs (via Arlbergbahn)	Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Paris bestimmt sein	Vom 25. October 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896				Für je einen Pferde-Begleiter pro Wagen wird die für den Hintransport entrichtete Fahrgebühr rückvergütet	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate und der zugehörigen Begleiter-Certificate. Diese Documente sind längstens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen vorzulegen	Obige Begünstigung wird auch rücksichtlich der aus Ungarn stammenden Pferdetransporte gewährt, welche in Wien K.E.B. oder in Klein-Schwechat nach Paris zur Umkartirung gelangen
1535	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile, eiserne, und Maschinen, zerlegte, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Töss	Halbstadt	Einhaltung der im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahn-Verbande bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. November 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 519 Centimes b) 465 Centimes Coursdifferenz für obigen Frachtsatz 8*) Cts.		Im Kartirungswege		*) **Die Coursdifferenz findet bis auf Weiteres keine Anwendung.** Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 71 vom 20. Juni 1895, unter fortlauf. Nr. 985, enthaltene Publication aufgehoben und ersetzt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfg.	Pfg.	Pfg.			
1536	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken, als Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhältige Converterschlacken zum Hochofenbetriebe	Suchenthal	Beuthen O.S.E.	Einhaltung der Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 39 G im Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande. Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890	Vom 15. October 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterreichischer Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890	129	119	10	Im Kartirungswege		
					Bobrek				129	119	10			
					Borsigwerk				128	119	9			
					Gleiwitz				126	117	9			
					Königshütte O. S.				130	117	13			
					Laurahütte				131	117	14			
					Ludwigsglück				128	118	10			
					Morgenroth				129	118	11			
					Schwientochlowitz				129	117	12			
					Tarnowitz				128	121	7			
					Zabrze				128	118	10			
1537	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtlich aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon), aus der Pos. Z — 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	dem Industriegeleise der Ziegelfabrik von E. Skoda in Doudlewetz	dem Industriegeleise „Skoda-Fabrik" in Pilsen / Pilsen E.P.P.K.	Aufgabe als Frachtgut und Verladung in Eisenbahnwagen der Partei / der Bahn gehörigen Wagen, gegen Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	ö. W. fl. 1·20 pro Wagen; Hinsichtlich der der Bahn gehörigen Wagen 4 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze sind an die weitere Bedingung geknüpft, dass von Doudlewetz nach Pilsen E.P.P.K. mindestens fünf Wagen (ohne Rücksicht auf das Eigenthumsmerkmal der Wagen) auf einmal zur Aufgabe gelangen

1538 — K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen — Betheiligten Verwaltungen

Die **Coursdifferenzen,** welche in den nachfolgend angeführten Publicationen beziffert sind, werden mit Giltigkeit vom 1. November 1895 an bis auf Weiteres **unberücksichtigt gelassen.**

Fortlaufende Nr.	2226	2471	259	376	736
Nummer dieses Blattes	140 vom 6. December 1894	145 vom 18. December 1894	14 vom 31. Jänner 1895	23 vom 21. Februar 1895	48 vom 25. April 1895

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1539	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		der Classe A, dann der Positionen 6—13, M· 4 und 7, 0—8 und 9, sowie 8—11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	der Schienenverbindung der I. Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezw. vice versa	Jedlesee transito (für Stationen der österr. Nordwestbahn bis exclus. Pardubitz und Kolin)	Bei „Gütern der Classe A“: Einhaltung der hiefür massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen; bei „gebrauchten Säcken (Position 8—11 des Tarif-Theiles I)“: Aufgabe in jeder Menge; bei den „übrigen Gütern der nebenstehend angeführten Tarif-Positionen“: Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	5 kr.		Im Kartirungswege		In dem nebenstehenden Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr für die Uebersteilung von der Schienenverbindung der I. Wiener Walzmühle bis Wien Nordbahnhof, bezw. vice versa inbegriffen
1540	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Mähr.-Ostrau	Salzburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) 174	b) 165	Im Kartirungswege		
				Oswięcim	Salzburg					a) 194	b) 185			
				Mähr.-Ostrau	Innsbruck					a) 223	b) 209			
				Oswięcim	Innsbruck					a) 243	b) 229			
1541	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Regiegüter der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen	Auf sämmtlichen Linien der österr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Für gewöhnliche Eilgüter	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	0·80 pro 100 kg und 1 km in Kreuzern ö. W.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf eine Dienststelle der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen als Aufgeber, bezw. Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1896	
						Für ermässigte Eilgüter				0·60				
						Für Frachtgüter in beliebigen Mengen				0·34				
						Für Frachtgüter bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				0·30				
						Für Frachtgüter bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				0·26				
1542	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz	Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1894 sub Pos. 2822 für nebenstehende Transporte verlautbarten Begünstigung ist unter der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen“ in der 9. Zeile nach dem Worte Brodek **„Brünn“** einzutragen. Diese Begünstigung gilt vom dritten Tage nach erfolgter Verlautbarung; die nach Brünn expedirten Sendungen können in das Minimalquantum, welches rücksichtlich der ursprünglichen Begünstigung bedungen ist, nicht einbezogen werden.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfullung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1543	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Baumwolle amerikanischer Provenienz	1) Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B. 2) Fiume	Fehring	Die zugestandenen Frachtsätze unter A finden bei Beförderung in offenen Wagen, jene unter B bei Beförderung in gedeckt gebauten Wagen Anwendung. Die Frachtberechnung erfolgt unter der Bedingung nach dem Effectivgewichte der Sendung, dass 1. die Verwendung offener oder gedeckt gebauter Wagen beliebiger Type der Bahnanstalt überlassen bleibt; 2. die seitens der Bahnanstalt beigestellten offenen oder gedeckt gebauten Wagen räumlich vollständig ausgenützt werden, und zwar bei offenen Wagen bis zur Grenze des Lademasses, bei gedeckt gebauten Wagen rücksichtlich des ganzen Innenraumes derselben — in beiden Fällen selbstverständlich ohne Ueberschreitung des zulässigen Ladegewichtes. Wird ein offener Wagen zur Beförderung beigestellt, so hat der Absender für die Bedeckung entweder selbst Sorge zu tragen oder aber bei bahnseitiger Beistellung der Decken die tarifmässige Deckenmiethe zu entrichten, ferner im Frachtbriefe im Sinne des § 57 des Betriebsreglements den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen", bezw. den Vermerk: „Beantrage Beförderung in offen gebauten Wagen unter bahneigenen Decken" einzustellen. Für die Hin- und Rückbeförderung der von den Absendern beigestellten Deckmittel finden die allgemeinen Tarifbestimmungen Anwendung. Der Nachweis der amerikanischen Provenienz der Baumwolle ist bei der Aufgabe zu erbringen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	1) A 212 h 2) A 220 h 1) B 238 h 2) B 246 h inclus. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
1544			Baumwolle ostindischer und levantinischer Provenienz	Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B. Fiume		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief				250 h 260 h bezw. inclus. Steuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1545	Südbahn-Gesellschaft		Mehl	Wien (Matzleinsdorf) und Wien vorgelegenen österreichischen Stationen der Südbahn-Gesellschaft, sowie von Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Triest Südbahn Triest-Freihafen S.B. und Fiume	1. Die Frachtzahlung hat mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief zu erfolgen. 2. Die bezüglichen Mehlsendungen müssen nach der in Triest, bezw. in Fiume allenfalls erfolgenden Umpackung in Fässer von dort nach a) Brasilien, b) England oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen, belgischen oder niederländischen Häfen verschifft werden. 3. Die Verschiffung muss innerhalb dreier Monate nach Einlangen der Sendungen in Triest, bezw. Fiume erfolgen. 4. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach Brasilien oder England, sowie nach westlich von Gibraltar gelegenen französischen, belgischen oder niederländischen Häfen auch bezüglich der Identität im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	a) 126 b) 132 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Beischluss der correspondirenden Original-Bahnfrachtbriefe, sowie der vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest, bezw. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung ad a) nach Brasilien, ad b) nach England oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen, belgischen oder niederländischen Häfen, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1546	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Baumwollgarne und Abfälle	St. Peter im Sannthale	Cilli	Für Sendungen in jedem Gewichte. **Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 800 Tonnen während der Begünstigungsdauer** und vollständigem Verzichte auf jede Achsverfrachtung	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	15 kr. incl. Mgb.	6 kr. incl. Mgb.	9 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Baumwolle, bezw. auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine für Baumwollgarne und Abfälle, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Baumwolle	Cilli	St. Peter im Sannthale				15 kr. incl. Mgb.	6 kr. incl. Mgb.	9 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1547	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämmtlichen cisleithanischen Stationen	Lienz	Sendungen müssen nachweislich zum Bau und zur Einrichtung einer Hôtel-Dependance in Amlach bei Lienz bestimmt sein und mindest. 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Variabel	50% Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10000 kg, insoferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1548	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämmtlichen cisleithanischen Südbahnstationen	Bozen-Gries	Sendungen müssen nachweislich für Hôtelbauten in Trafoi, am Karer See, resp. am Mendelpasse bestimmt, an die betreffende Bauleitung adressirt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Variabel	50% Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10000 kg, insoferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10000 kg pro Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die betreffende Bauleitung als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1549	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Holzkohle	Caglin Ciglenik Ljeskovica Londjica Pleternica	Leoben S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	152 151 148 148 149 Heller incl. Mgb. u. ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
1550	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holzpapierstoff der Pos. H—29, Abfallwasser von der Cellulosefabrikation der Pos. A—2 } des Tarifes Theil I	Zwischenwässern	Salloch	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	18 Heller		Im Kartirungswege		
1551	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	a) Seidencocons (Galetten), rohe und trockene, ferner Rohseidenfäden als Eilgut; b) Seidencocons (Galetten), trockene, ferner Rohseidenfäden, als Frachtgut	Sämmtlichen auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahnstationen (mit Ausnahme von Fiume), ferner von den Stationen der Barcs-Pakraczer Eisenbahn und vice versa	Cormons und Peri	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen mit dem feuchten Amtsstempel der jeweilig als Aufgeberin figurirenden Amtsstelle, d. i. die Centrale des kgl. ungar. Landes-Inspectorates für Seidenzucht in Szegzárd und die demselben unterstellten Ober-Inspectorate, Inspectorate, Seidenfabriken, Spinnereien und Cocons-Einlösungsämter versehen sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	V a r i a b e l	ad a) Frachtsätze für sperrige Güter ad b) Frachtsätze der Classe II	V a r i a b e l	Im Kartirungswege		
1552	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Mineralkohle	Für Kohle, mineralische, welche für **Bahnbetriebszwecke** der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von Voitsberg nach Graz zur Beförderung gelangt, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896 rücksichtlich der Graz-Köflacher Eisenbahn ein **fünfpercentiges frachtfreies Gutgewicht** zugestanden, und wird die Ueberfuhrsgebühr von 50 Kreuzer pro Wagen vom Köflacher Bahnhofe zum Südbahnhofe in Graz aufgelassen										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1553	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	a) Sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwiner Revieres und Dombrau K.O.E.: b) Mähr.-Ostrau; c) Karwin	Laibach S.B.	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen an die Gasanstalten in Leoben, bezw. Graz und Laibach bestimmt sein und daselbst verarbeitet werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien, giltig vom 1. Juni 1893, bezw. Nachtrag zu demselben	Ad a) und b) 204 Heller Ad c) 210 Heller	Ad a) und b) 190 Heller Ad c) 196 Heller	Ad a) und b) 14 Heller Ad c) 14 Heller	Im Kartirungswege		
					Graz S.B.				Ad a) und b) 161 Heller Ad c) 167 Heller	Ad a) und b) 154 Heller Ad c) 160 Heller	Ad a) und b) 7 Heller Ad c) 7 Heller			
					Leoben S.B.				Ad a) und b) 163 Heller Ad c) 169 Heller	Ad a) und b) 151 Heller Ad c) 156 Heller	Ad a) und b) 12 Heller Ad c) 13 Heller			
1554	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	Wien (Matzleinsdorf)	Marburg	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwend. Wagen, Abladen durch die Partei. Sendungen müssen aus dem Ostrau-Dombrau-Karwiner Reviere proveniren, via Wien mit directen Frachtbriefen an die Gasanstalt in Marburg adressirt sein und daselbst verarbeitet werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	104 Heller	88 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		
1555	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz der Pos. H—19, des Tarifes Theil I	Tersain Domschale Jarše-Mannsburg Stein Station	Triest S. B., Triest Freihafen und Triest St. Andrea	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens sind die normalen Bestimmungen der einschlägigen Localtarife massgebend	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Directe Tarife bestehen keine	Heller 80 82 84 86		Im Kartirungswege		
			Holz der Pos. H—20, Post 1, 2, 3 und 5 des Tarifes Theil I	1. Tarsain 2. Domschale 3. Jarše-Mannsburg 4. Stein Station	Triest S.B. und Freihafen Triest St. Andrea Herpelje Pinguente Mitterburg-Pisino Canfanaro Rovigno Pola					Heller 1. | 2. | 3. | 4. 65 | 67 | 69 | 73 68 | 70 | 72 | 76 64 | 66 | 68 | 72 68 | 70 | 72 | 76 74 | 76 | 78 | 82 78 | 80 | 82 | 86 84 | 86 | 88 | 92 86 | 88 | 90 | 94				
			Holz der Pos. H—20, Post 4, 6, 7 und 9 des Tarifes Theil I	Tersain Domschale Jarše-Mannsburg Stein Station	Triest S.B. Triest Freihafen und Triest St. Andrea					Heller 68 70 72 76				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1556	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohtheer	Mähr.-Ostrau (K.F.N.B.)	Kralup (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	69·5 kr.		Im Kartirungswege		
1557	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Coaks	Friedenshoffnunggrube unterer (B.F.) Anschluss Friedenshoffnunggrube oberer (N.M.) Anschluss Glückhilfgrube oberer (N.M.) Anschluss via Halbstadt-Chotzen-Stadlau-Wien-Donauquaibhf.	Klein-Schwechat	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. November 1892 (Nachtrag IV)	Kreuzer ö. W. 66·3 65·5 65·5	 58·4 57·6 57·6	 7·9 7·9 7·9	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
1558	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Niederschlesischer Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1892	Zditz transit (für Königshof)	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10000 t.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. November 1892	Verschieden		8·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
1559	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1892	Kladno	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. November 1892	Verschieden		8·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	Die Sendungen müssen direct auf die Werksbahn in Kladno übergehen. Die Einfahrtsgebühr in Kladno von 1·6 kr pro 100 kg wird separat berechnet
1560	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**		Kalk	Kalk-Podol und Prachovic	Kralup Jenšovic Beřkovic-Melnik Wegstädtl-Hněvic Raudnic Hrobec Theresienstadt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	34·5 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1561	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter, mit Ausnahme jener Artikel, deren Auf- oder Abladen dem Versender oder dem Empfänger tarifmässig obliegt, sowie jener Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gemacht worden sind, dass das Abladen durch die Arbeiter und auf Kosten der Partei zu erfolgen hat; endlich mit Ausnahme mineralischer Kohle und Coaks	In allen Relationen von oder nach Austerlitz			Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif			0·8 Kreuzer als Nachlass von der Manipulationsgebühr	Im Rückvergütungswege	Monatlich vorzulegende Ausweise, deren Richtigkeit vom Stationschef in Austerlitz bestätigt werden muss, und in welchen die auf- oder abgeladenen Sendungen einzeln nach Datum, Inhalt, Gewicht und Bestimmungs-, bezw. Aufgabsstation anzuführen sind	Diese Begünstigung gilt nur für solche Etablissements, welche mit der Station Austerlitz in directer Schienenverbindung stehen. Die betreffenden Güter müssen auf der bezüglichen Schleppbahn befördert und durch Arbeiter der Partei auf-, bezw. abgeladen werden
1562	Südbahn-Gesellschaft		Rohtabak	Budapest S.B. loco und transit	Cormons transit	**Auflieferung von mindestens 300 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Das Aufladen hat die Partei zu besorgen. Die Sendungen müssen im Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr mit directe nach Venedig lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Jänner 1896	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	in Francs pro Tonne 1000 Kilogramm: 44·97	21·67	23·30	Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1563	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Berettyó-Ujfalu	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Heller 222	Heller 210	Heller 12	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
				Orosháza					226	214	12			
				Ösi					230	218	12			
				Szarvas					212	200	12			
				Szöreg					219	208	11			

Die vorstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 103 ex 1895, sub Post 1333, verlautbarte Frachtbegünstigung wird dahin ergänzt, dass die in der Publication angeführten Frachtsätze in **„Kreuzern“** erstellt sind.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Für den Bedarf des Jahres 1896 gelangen nachstehend angeführte **Eisen-Oberbaumaterialien** im Offertwege zur Vergebung, und zwar:

Post-Nr.	Bezeichnung des Materials	Massgattung	Beizustellen für Bahnerhaltungszwecke franco Waggon einer Station: des westl. Netzes der k. k. Staatsbahnen	der k. k. Staatsbahnen in Galizien	des mährisch-schlesischen Netzes	Zusammen
1	Laschenschrauben des System X/XI	Tonnen	64·2	27·5	6·2	97·9
2	Schraubennägel (Tyrefonds) des System X/XI	„	181·3	87·0	20·0	288·3
3	Hakennägel des System X/XI	„	566·2	264·0	37·6	867·8
4	Fixirungsringe des System X/XI	Mille	197·5	155·0	21·0	373·5
5	Complete Weichen mit eisernen Unterlagen sammt Schienen, doch exclusive Kreuzungen, und zwar: a) nach System X, einfache Weichen für Localstellung; b) „ „ X, „ „ „ Centralstellung; c) „ „ X, symmetrische Weichen für Localstellung; d) „ „ X, „ „ „ Centralstellung; zusammen	Stück	140	54	21	215
6	Einfache 6°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X	„	153	60	21	234
	Ferner je nach Bedarf:					
7	Complete Weichen mit eisernen Unterlagen sammt Schienen, doch exclusive Kreuzungen, und zwar: a) nach System XI, einfache Weichen für Localstellung, b) „ „ XI, „ „ „ Centralstellung, c) „ „ XI, symmetrische Weichen für Localstellung, d) „ „ XI, „ „ „ Centralstellung.					
8	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise System X,					
9	Ganze Kreuzweichen für Muttergeleise System X,					
10	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise System X,					
11	Ganze Kreuzweichen für Parallelgeleise System XI,					
12	Ganze Kreuzweichen für Muttergeleise System XI,					
13	Halbe Kreuzweichen für Muttergeleise System XI,					
14	Ganze englische Weichen System X,					
15	Halbe englische Weichen System X,					
16	Ganze englische Weichen System XI,					
17	Halbe englische Weichen System XI,					
18	Doppelweichen System X,					
19	Geleisedurchschneidungen, Winkel 8°, System X,					
20	Geleisedurchschneidungen, Winkel 8°, System XI (sämmtlich mit eisernen Unterlagen sammt Schienen und Kreuzungen).					
21	Einfache 6°ige Flussstahl-Kreuzungen des System XI,					
22	Doppelte 6°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
23	Einfache 8°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
24	Doppelte 8°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI.					
25	Einfache 10°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
26	Doppelte 10°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
27	Einfache 12°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
28	Doppelte 12°ige Flussstahl-Kreuzungen des System X und XI,					
29	Complete Garnitur von Befestigungsmitteln zu einer 8°igen Drehscheiben-Kreuzung, exclusive Kreuzungsstück, dann exclusive Leitschienen und der zu den letzteren gehörigen Befestigungsmittel für System X und XI,					
30	Complete Garnitur Leitschienen sammt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungsanschlüsse System X,					
31	Complete Garnitur Leitschienen sammt den zu diesen gehörigen Befestigungsmitteln für Drehscheiben-Kreuzungsanschlüsse System XI.					
32	Spitzschienen für eiserne Weichen System X,					
33	„ „ „ „ „ XI,					
34	Complete Wechsel des System XXVII und die zugehörige complete Leitschienen-Garnitur, ohne Holzunterlagen,					
35	Complete einfache 6°ige Flussstahl-Kreuzungen für Schienen des System XXIV sammt zugehörigen Befestigungsmitteln.					

Die Offerte haben sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum oder auf Theile desselben unter genauer Bezeichnung des für jede der vier Lieferungsgruppen gewählten Auflieferungsortes zu beziehen.

Die Lieferung aller unter Post-Nr. 1 bis inclusive Nr. 6 angeführten Materialien muss im Laufe des Monates December 1895 beginnen und in annähernd gleichen Monatspartien derart fortgesetzt werden, dass sie bis längstens Ende März 1896 vollkommen effectuirt ist.

Für die Lieferung der unter Nr. 7 bis 35 angeführten Materialien wird dem Lieferanten je eine Lieferfrist von acht Wochen vom Tage der eventuellen Bestellung zugestanden.

Offertformularien, Lieferungsbedingnisse und Pläne erliegen bei der Fachabtheilung für Bahnerhaltungs- und Baudienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien zur Einsicht, und hat jeder Offerent bei Vorlage seines per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehenen Offertes sich stricte an das Formular zu halten.

Das Offert muss versiegelt längstens bis **28. October l. J., 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (Fünfhaus, Administrationsgebäude), versehen mit der Aufschrift: **„Offert für Oberbaumateriale“** eingereicht werden.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird eine Stunde nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der General-Direction stattfinden, und steht es den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Die k. k. Staatsbahn-Verwaltung behält sich vor, eingebrachte Offerte ganz, theilweise oder gar nicht zu acceptiren.

Offerte, welche den aufgestellten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im October 1895.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Bau-Ausschreibung.

Auf der im Namen und für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn wird die Ausführung von Unterbau- und Beschotterungsarbeiten in dem 0·581 km langen Baulose 0 c (von dem Ende der Haltestelle Gumpendorferstrasse bis zur Haltestelle Westbahnhof) neuerlich im Offertwege zu vergeben sein, da die erste Offertverhandlung keine annehmbaren Angebote lieferte.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass um Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen 542.963 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Bezirk, Mariahilferstrasse Nr. 126) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie (XV. Neubaugürtel Nr. 34) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens am 28. October 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des 27.000 fl. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im October 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 121. **Wien, 15. October 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Franzensthal nach Wejwanov und Radnitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Fabrikanten und öffentlichen Gesellschafter der Firma Brüder Dollfuss Dr. Georg Zetter in Střešowitz bei Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Franzensthal über Drahno-Oujezd, Sebeschitz, eventuell über Tereschau nach Wejwanov und von da zur Station Radnitz der Staatsbahnlinie Chrast—Radnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. October 1895. ZZ. 37.600 und 40.717.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere Kleinbahnlinien mit elektrischem Betriebe in Teplitz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Internationalen Elektricitäts-Gesellschaft in Wien im Vereine mit der Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachbezeichnete Kleinbahnlinien mit elektrischem Betriebe, und zwar:

1. für eine Abzweigung der bereits bestehenden elektrischen Bahnlinie bei der Bahnhofstrasse in Teplitz durch die Bahnhofstrasse, den Rudolfsplatz, die Königstrasse, den Stefansplatz, die Mühlstrasse und Pragerstrasse nach Schönau;
2. für eine Abzweigung von der sub 1. beschriebenen Projectslinie durch die Graupnergasse, Lange Gasse, den Schlossplatz, die Jägerzeile, die Bilinerstrasse nach der Duxerstrasse;
3. von der Kreuzschenke bei Weisskirchlitz durch die Eichwalderstrasse zum Marktplatz, und
4. von Turn nach Probstau-Graupen

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 4. October 1895. Z. 54.812.

Eröffnung des Betriebes auf der Localbahn Kojetein-Tobitschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Am 1. October 1895 wurde die Localbahnstrecke Kojetein—Tobitschau mit der Endstation Tobitschau und mit den Halte- und Ladestellen Uhřitschitz und Loboditz für den allgemeinen Verkehr eröffnet.

Hiebei gelangte die für den Gesammtverkehr eingerichtete Station Tobitschau wegen Nichtvollendung der Zufahrtsstrasse vorläufig nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, die Halte- und Ladestellen Uhřitschitz und Loboditz für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güterverkehr (Wagenladungen) zur Eröffnung.

Frachtsendungen in vollen Wagenladungen nach und von der Zuckerfabrik in Annadorf, welche mit der Station Tobitschau durch eine Schleppbahn verbunden ist, können via Tobitschau schon gegenwärtig zur Beförderung gelangen.

Der Betrieb auf dieser Localbahn wird von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn geführt.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die fortdauernde Benützung eines Eisenbahnviaductes zur Durchfahrt begründet einen Rechtsbesitz. Die Verhinderung dieser Durchfahrt durch die Eisenbahn ist eine zur Competenz der Gerichte gehörige Besitzstörung.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 24. Juli 1894, Z. 8976.)

Der Tiroler Adelsmatrikelfond als Eigenthümer der Grundparcellen Nr. 708, 709 und 711 in Innsbruck benützte den zwischen diesen Parcellen gelegenen Südbahnviaduct zur Durchfahrt und zum Durchgange. Als die Südbahn-Gesellschaft durch Aufwerfung von Graben diese Benützung verhinderte, klagte derselbe wegen Besitzstörung.

Das k. k. städt.-delegirte Bezirksgericht Innsbruck gab mit Bescheid vom 29. Mai 1894, Z. 7697, dem Klagebegehren Folge und verurtheilte die Südbahn-Gesellschaft den früheren Zustand wieder herzustellen und sich jeder weiteren Störung bei sonstigem Pönale zu enthalten.

In den Gründen wird im Wesentlichen ausgeführt: Die geklagte Südbahn-Gesellschaft gesteht die Thatsache des Aufwerfens von Gräben zur Verhinderung des vom klägerischen Fonde beanspruchten Durchfahrtsrechtes zu, erhebt jedoch in erster Linie die Einwendung der gerichtlichen Incompetenz für die gegenständliche Klage und bestreitet weiters den Besitzstand, sowie den Erwerb des Besitzes Seitens des klägerischen Fondes.

Die Einwendung der Incompetenz wäre begründet, wenn Umstände vorlägen, welche die Hinderung der Durchfahrt als eine zeitweilige oder dauernde Verfügung der Bahnverwaltung gegenüber dem Publicum erscheinen lassen würden, und keine privatrechtlichen Besitzverhältnisse in Betracht kämen. Dem klägerischen Fonde gegenüber kann sich die Bahnverwaltung nicht auf die Bestimmung des § 96 d der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, berufen und dem klägerischen Fonde die Ausübung der Durchfahrt nur deshalb einstellen, weil nach dieser gesetzlichen Bestimmung das Betreten und Befahren des Bahnkörpers dem Publicum verboten ist.

Der klägerische Fond steht eben in einem anderen Verhältnisse; er behauptet, als Eigenthümer der zu beiden Seiten des Viaductes gelegenen Grundstücke zu Gunsten derselben das Durchfahrtsrecht ausgeübt zu haben, somit den Inhalt eines Rechtes, welches ja möglicherweise für diese Grundstücke erworben sein konnte, bethätigt zu haben. Der Grund und Boden einer Bahn ist weder nach der citirten Verordnung, noch durch andere Gesetze als res extra commercium erklärt, und die Fälle sind sehr häufig, wo zu Gunsten von Grundstücken Durchfahrtsrechte über den Bahnkörper bestehen.

Wenn nun der klägerische Fond bisher den Inhalt eines derartigen Durchfahrtsrechtes, durch welches zugestandenermassen die Sicherheit des Verkehres nicht gefährdet werden konnte, zu Gunsten der an den Viaductbogen gelegenen Grundstücke ausgeübt hat, so muss dem klägerischen Fonde zum Schutze seines Rechtsbesitzes das possessorische Rechtsmittel der Besitzstörungsklage zugestanden werden.

Die Entscheidung über den Erwerb und Bestand eines Rechtsbesitzes unterliegt der gerichtlichen Competenz, und die von Seiten der geklagten Gesellschaft citirten Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung sind auf den gegenständlichen Fall nicht anwendbar.

Der abgeführte Beweis hat nun ergeben, dass der klägerische Fond mit dem Erwerbe der von Anton Mair ihm überlassenen Grundstücke auch in den Besitz des von Anton Mair besessenen Durchfahrtsrechtes gelangte, welches Anton Mair als nunmehriger Pächter dieser Grundstücke für den Fond ausübt.

Ueber den Recurs der Südbahn-Gesellschaft bestätigte das k. k. Oberlandesgericht in Innsbruck mit Decret vom 19. Juni 1894, Z. 3734, den erstrichterlichen Bescheid in Erwägung, dass die Eigenschaft der k. k. priv. Südbahn als bücherliche Einheit des Eisenbahnbuches es nicht ausschliesst, dass an einzelnen Bestandtheilen der Bahn das Eigenthumrecht beschränkende Rechte, wie z. B. Grunddienstbarkeiten, mit der Wirkung dinglicher Rechte bestehen, wie dies in § 6 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, ausdrücklich hervorgehoben wird; in Erwägung, dass die Vertretung des klägerischen Fondes dargethan hat, dass sie, respective ihre Pächter und ihre Besitzvorgänger von einer solchen Grunddienstbarkeit zu Gunsten der dem Fonde gehörigen Grundparcellen Nr. 708, 709 und 711 der Stadt Innsbruck schon seit Jahren bis in die letzte Zeit Gebrauch gemacht und sich wenigstens im factischen Besitze des bezüglichen Rechtes erhalten hat; in Erwägung, dass die geklagte Bahn zugeben musste, dass sie Graben aufwerfen liess, um die Durchfahrt durch die Viaducte unmöglich zu machen; in Erwägung, dass die geklagte Bahn nicht nachgewiesen hat, dass diese Massregel im Interesse des Bahnverkehres und der allgemeinen Sicherheit wegen getroffen wurde oder getroffen werden musste, und dieselbe sich daher vergeblich auf die sicherheitspolizeilichen Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung und der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, beruft, und überdies bestehende, der Sicherheit des Bahnverkehres abträgliche Privatrechte nicht einfach abolirt werden können, sondern vielmehr gemäss § 9, lit. e, und § 10, lit. b und c, der letzterwähnten Verordnung durch entsprechende Herstellung einer anderweitigen Communication zu ersetzen oder zu expropriiren und zu entschädigen sind; in Erwägung, dass die Vertretung der geklagten Bahn nicht geltend machen kann, dass sie von dem fraglichen, zu Gunsten der klägerischen Gründe ausgeübten Durchfahrtsrechte keine Kenntniss gehabt habe, da durch eine Reihe von Zeugen dargethan ist, dass diese Durchfahrt stets öffentlich und vor den Augen der Bahnbetriebsorgane seit dem Bestande bes Viaductes ausgeübt wurde; in endlicher Erwägung, dass die Vertretung des klagenden Fondes den Besitz einer Prädialservitut nachgewiesen hat, und dass zur Prüfung und Entscheidung der Frage, ob Kläger im Besitze eines Privatrechtes sich befinde und in diesem Besitze gestört worden sei, gemäss § 339 a. b. G.-B. die Gerichte competent sind.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 25. Juli 1894, Z. 8976, dem von der Südbahn-Gesellschaft eingebrachten ausserordentlichen Revisionsrecurse wegen Abganges der Erfordernisse des Hofdecretes vom 15. Februar 1833, Nr. 2593 J.-G.-S., keine Folge.

Regulirung von Flüssen und Schiffahrtscanälen in Ungarn.

Wie aus Budapest berichtet wird, hat die kgl. ungar. Regierung eine umfassende Regulirung der unteren Theiss, der Maros, der Béga, der Temes, sowie des Franzens- und Bégacanals beschlossen, und wird dieses für die Verproviantirung Mitteleuropas durch die grossen Productionsgebiete der Bácska und des Banates bedeutungsvolle Werk demnächst in seiner Totalität in Angriff genommen werden.

Ueber Auftrag des Ackerbauministeriums haben die betreffenden Ingenieurämter einen einheitlichen Regulirungsplan bereits ausgearbeitet, welcher sich in gleicher Weise auf die Theiss, die Maros, Béga und Temes erstreckt.

Die Maros wird nach dem sogenannten Stufensystem regulirt, bei der Theiss aber werden die Arbeiten zunächst mit der Höherverlegung der Mündung des Franzenscanals fortgesetzt. Am radicalsten wird die Regulirung der Temes und Bega durchgeführt, indem man an der Hand der statistischen Daten zu der Ueberzeugung gelangt ist, dass der Verkehr der Temes und Béga denjenigen aller ungarischen Flüsse, die Donau ausgenommen, übersteigt. Der Verkehr des Bégacanals zum Beispiel ist jährlich 7 bis 8 Millionen Metercentner, zumeist Getreide, aber selbst dieser Verkehr wäre noch zu steigern, wenn der Schiffsverkehr nicht so oft durch den kleinen Wasserstand behindert würde, wie dies im heurigen Frühjahre der Fall war, als nächst Temesvár jene die theilweise Speisung des schiffbaren Bégacanals vermittelnde Schutzwehr der Temes bei Kostély den heftigen Anprall der Hochfluth nicht auszuhalten vermochte. Die mehrere Meter breite, aus festem Steinmaterial gebaute Schutzwehr barst an zwei Stellen in Breiten von 70 und 50 Metern. Die Folge hievon war, dass sich die Hochfluth der Temes im eigenen Bette fortwälzte und der bei Hochwassern als Abzapf- und Speisecanal vortrefflich geeignete Béga-Schiffahrtscanal wasserfrei blieb.

Der Bégacanal theilt sich unterhalb Temesvár in einen schiffbaren und einen nicht schiffbaren, lediglich zu Entwässerungszwecken dienenden Canal.

Speciell den schiffbaren Bégacanal betreffend, hat nun der Minister, um die Frage der constanten Schiffbarmachung desselben ihrer Lösung entgegenzuführen, den Chef des Temesvárer Strombauamtes, Oberingenieur Anton Endre, mit dem Sectionsingenieur Pálffy nach Frankreich entsendet, um das Posses-System mit Kammerschleusen zu studiren.

Dem vom Ackerbauminister genehmigten technischen Elaborate zufolge, wird nun der von Szt. György (oberhalb Nagy-Becskerek) aus stromabwärts noch nicht canalisirte Bégafluss successive zu einem Schleusencanal umgebaut, vor Allem aber der Theil von Gross-Becskerek bis zur Mündung bei Titel regulirt werden, was zusammen einen Kostenaufwand von 12 Millionen beansprucht.

Die mit dem schiffbaren Bégacanale in Verbindung stehende Temes betreffend, hat, um die durch Hochfluthen gefährdeten Hotter und Gemeinden vor Ueberschwemmungen zu schützen, und damit die Béga als Schiffahrtscanal wegen Wassermangels keine Einbusse erleide, das Ackerbauministerium sich veranlasst gesehen, die sofortige Herstellung der Schutzwehr anzuordnen. Die Strombauleitung betraute mit der Effectuirung der Arbeiten den Temesvárer Specialisten für Wasserschutzbauten Nikolaus Joanovits, welcher das Schutzwerk trotz des tiefen und reissenden Wasserganges bereits fertiggestellt hat. Auch am defecten rechten Temesufer, gegenüber der Schutzwehr, das durch die heurige Ueberschwemmung arg gelitten hat, wurden die Uferschutzbauten in Angriff genommen. Dasselbe erhielt einen Steinanwurf mit Steinverkleidung. Die Wehr- und Uferschutzbauten kamen auf fl. 51.000 zu stehen. Durch die Realisirung dieser Arbeiten erscheint nunmehr die Wasserzufuhr in den Béga-Schiffahrtscanal vollkommen gesichert.

Um der nächsten Hochfluth begegnen zu können, hat der grosse hydrotechnische Rath im Ackerbauministerium beschlossen, nach den durch die Temesvárer kgl. ungar. Strombauleitung angefertigten Plänen die Dämme des Bégacanals in den Profilen von Temesvár bis Béga-Szent-György befestigen und in der Weise erhöhen zu lassen, dass deren Kronen den bei Hochwässern beobachteten höchsten Wasserstand um 30 Centimeter überragen. Zur Durchführung dieser Arbeiten hat der Ackerbauminister einen Betrag von fl. 150.000 angewiesen.

Die Uferschutzarbeiten wurden bereits in Angriff genommen und müssen im nächsten Frühjahre, noch vor dem Einlangen der in dieser Jahreszeit eintretenden Hochwasser, beendet werden. Unter Einem hat sich die Temesvárer kgl. ungar. Strombauleitung veranlasst gesehen, die unpraktische Ueberfallswehr des Béga-Schiffahrtscanals bei der Ujvár-Öregfaluer Grenze abtragen zu lassen, respective zu verlegen. Die Ueberfallswehr wurde im Profil Nr. 39 des Béga-Schiffahrtscanals ausgehoben und in das Profil Nr. 29 gegen die obere Linie dieser Wasserstrasse verlegt. Die Regierung hat auch die Regulirung des Bégacanals zu Schiffahrtszwecken an den unteren Linien von Nagy-Becskerek bis Titel ernster ins Auge gefasst. Die erste Baggermaschine ist bereits in Nagy-Becskerek eingetroffen, und wurden die Baggerungsarbeiten bereits in Angriff genommen.

Im nächsten Jahre werden mehrere Baggermaschinen auf einmal und in verschiedenen Profilen des Béga-Schiffahrtscanals in Action treten.

Schliesslich ist auch die Herstellung des bisher nicht schiffbaren Entwässerungs-Bégacanals in insoweit schiffbaren Zustand in Aussicht genommen, um auch diese bereits vorhandene Wasserstrasse dem Binnenverkehre der an selber gelegenen Ortschaften und Productionsgebieten dienstbar zu machen und durch Herstellung von Verbindungscanälen an geeigneten Punkten sowohl zu Gunsten des Güterverkehres im Schiffahrtscanale Saugadern zu schaffen, als auch durch deren Vermittlung die Regulirung des Fahrwassers nach Bedarf zu ermöglichen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Tarvis—Laibach: Gehsteg an der Schlitzabrücke: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Anbringueg eines Gehsteges an der Schlitzabrücke in km 0·4/5 der Linie Tarvis—Laibach für den 16. October Vormittags in Tarvis angeordnet und mit der Leitung der Commission den k. k. Ministerial-Vicesecretär Franz Mayrhofer von Grünbüchel betraut. [10. October, G.-I.-Z. 19.309.]

Projectirte Localbahn Čerčan-Modřan. (Strecke Modřan—Mechenitz: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 27. August im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen durchgeführten politischen Begehung, betreffend die Variante km 5·3 bis 7·050 der Strecke Modřan—Mechenitz der Localbahn Čerčan-Modřan, hat die k. k. Statthalterei in Prag den Bauconsens für dieses Variantenproject im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 57.517.]

Localbahn Rakonitz-Mlatz. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen, betreffend das Project für die Localbahn Rakonitz-Mlatz auf den 15. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-secretär Karl Loula betraut. (H.-M.-Z. 56.988.)

Schleppbahn zur ersten Brünner Actien-Brauerei und Mälzerei. Das vom Gemeinderath der Landeshauptstadt Brünn vorgelegte Project, betreffend den Bau einer Nebenlinie der bestehenden Brünner Strassenbahn von km 1·620 der Linie Schreibwald—Karthaus abzweigend in die erste Brünner Actien-Brauerei und Mälzerei, wurde principiell genehmigt und unter Einem an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung geleitet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im h. ä. Namen zu ertheilen. [H.-M.-Z. 52.905.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterreichische Nordwestbahn. (Eröffnung der Haltestelle „Karolinenthal".) Am 15. October wird die in der Strecke Lissa—Prag zwischen den Stationen Lieben und Prag neu errichtete Haltestelle „Karolinenthal" für den unbeschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Aus dem vom 1. October giltigen Fahrplanplacate sind jene Personenzüge, welche in der Personenhaltestelle Karolinenthal bedingungsweise anhalten, sowie die Verkehrszeiten dieser Züge zu entnehmen. Die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden erfolgt nach den Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (Ausgabe 1893), sowie nach den allgemeinen Tarifen und Tarifbestimmungen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn. [Z. 59.039.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 9. bis 14. Mai fanden im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeilichen Prüfungen rücksichtlich dreier für die Linien der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestimmten Lastzugslocomotiven mit Schlepptender statt, welche Locomotiven nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 24. Jänner 1895, Z. 66.882, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gebaut wurden. Die Locomotiven, deren Kessel die gesetzliche Druckprobe anstandslos bestanden haben, gehören der Serie III c an und haben die drei Fabrikationsnummern 2432, 2433 und 2434, sowie die Bahninventarsnummern 213, 214 und 215. Diese drei Maschinen sind gleichartig gebaut und besitzen drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind keine vorhanden; sämmtliche Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben aussenliegende, horizontale Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist innenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist jede Locomotive ausserdem noch versehen mit variablem Blaserohre, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Tenderspindelbremse, Ricourd-Ventil, Pulsometerwechsel, Dampfheizungseinrichtung, Langer'schem Rauchverzehrungsapparat und Haushälter'schem Geschwindigkeitsmesser. Die Spurweite ist normal, und beträgt das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven circa 41 Tonnen. Die Probefahrten wurden mit diesen drei Locomotiven auf der 10·3 km langen Strecke von Jedlesee bis Korneuburg der Oesterreichischen Nordwestbahn unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 62 bis 65 km und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 45 bis 50 km per Stunde erreicht. [Z. 54.459.]

Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów. (Locomotivprüfung.) Am 26. September fand die technisch-polizeiliche Prüfung der im Jahre 1895 von der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf bei Wien erbauten normalspurigen Tenderlocomotiven „Potocki" und „Siemienski", Fabriksnummer 970 und 971, welche für den Zugförderungsdienst auf der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janow bestimmt sind, statt. Die Locomotiven sind nach dem mit H.-M.-Z. 19.586 dtto. 21. April 1895 genehmigten Typenplane erbaut. Dieselben haben drei miteinander gekuppelte Achsen, deren dritte die Triebachse ist und unter dem Feuerkasten liegt, innerhalb der Räder liegende Rahmen, zwei horizontal ausserhalb liegende gleich grosse Dampfcylinder und Stephenson-Steuerung Der Rahmen ist mit sechs Blattfedern gegen die Achsen abgefedert. Die vorgeschriebenen Kesselarmaturen sind vollständig. Es befinden sich an jeder Locomotive eine Dampfpfeife, normale Rohranschlüsse für Pulsometer und Dampfheizung, zwei Injectoren, an beiden Seiten des Kessels je ein Wasserkasten, ferner ein Sandkasten, ein gewöhnlicher conischer Rauchfang, Schutzgitter gegen Funkenflug, ein fest anschliessender Aschenkasten mit zwei vom Führerstand zu bewegenden Klappen, eine auf die erste und dritte Achse mit je zwei Klötzen wirkende Spindel (mit Rechtsdrehung beim Anziehen) und gleichzeitig auch Luftsaugbremse mit normalen Rohranschlüssen und Leerkuppelungen, dem Vereinsnormale entsprechend construirte federnde Stoss- und Zugvorrichtungen, letztere mit normaler Schraubenkuppelung und Nothkuppelung, an beiden Stirnseiten genau über den Schienen angebrachte kräftige Bahnräumer. Die vorgeschriebenen Stützen für Signale sind richtig angebracht. Die Locomotiven sind mit den Eigenthumsmerkmalen „Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów", der Kategoriebezeichnung III a, sowie mit der Angabe der Maximalgeschwindigkeit von 35 km vorschriftsmässig versehen. Bei den Probefahrten wurde eine Geschwindigkeit von 45 km per Stunde erreicht. In Anbetracht des günstigen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung obwaltet bezüglich der erprobten Locomotiven gegen die Benützung zum Zugförderungsdienste auf der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów keinerlei Anstand. [H.-M.-Z. 53.877.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 14. September, Z. 59.336, dem Budapester Advocaten Dr. Martin Ledniczky und dem Einwohner von Almás Josef Polgár für eine von der Station Kis-Szállás (nächst Szabadka) der Hauptlinie Budapest—Kis-Szállás—Szabadka (Maria-Theresiopel)—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese
   a) über Jankovácz und die Gemarkung der Gemeinde Mélykut in der Station Bács-Almás mit der Linie Szabadka—Bács-Almás—Baja des Staatsbetriebes
   b) von Bács-Almás aus die Linie a) über Madaras und die Gemarkung der Gemeinde Katymar in der zukünftigen Station Stanisits mit der Linie Baja—Zombor—Ujvidék (Neusatz [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 114])
   verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 14. September, Z. 65.111, der Direction der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft für eine von der Station Zichyfalva der gesellschaftlichen Linie Nagy-Becskerek—Pancsova abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Gaj entweder beim Dentaer Wächterhause oder in der Station Detta mit der Linie Temesvár—Detta—Báziás verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 22. September, Z. 62.288, dem Budapester Einwohner Julius Emich und Consorten für eine vom Budapester II. Stadtbezirke Taban (Ofen [Buda]) nächst dem Donauquai ausgehende, im Bereiche des II. Stadtbezirkes Christinaváros (Christinenstadt) und des III. Stadtbezirkes O-Buda (Altofen) mit Berührung des Vergnügungsortes Városmajor (Stadtmaierhof) und weiterhin über Lipótmező (Leopoldifeld) mit Berührung der dortigen Landesirrenanstalt bis Maria-Remete führende normalspurige Localbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Vororte-Tramway-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Concessions-Ertheilung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Budapester Vororte-Tramway-Actiengesellschaft (Budapesti vidéki vasut) die Concession

ertheilt, ihre Linien durch den Ausbau von zwei Flügellinien auf dem Gemeindegebiete von Neupest zu einem einheitlichen Netz auszugestalten und ihre gesammten Linien für elektrischen Betrieb mit Oberleitung einzurichten. Als Concessionsdauer wurden 65 Jahre festgestellt. Im Falle einer eventuellen früheren Ablösung dieser Bahn, zu welcher übrigens nur der Staat ein Recht hat, ist in der Concessions-Urkunde als Minimalbetrag das Nominalcapital von 1,220.000 fl. bestimmt. Die Linie der Vororte-Tramway Neupest—Rákospalota schliesst sich an die Linie Neupest—Budapest der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft und wird diese Gesellschaft sowohl die bauliche als auch die finanzielle Durchführung bewerkstelligen, ohne indess den Geldmarkt in Anspruch zu nehmen.

— (Projectirter Bau einer Flügelbahn.) Die Direction der Budapester Vororte-Tramway-Gesellschaft, d. i. die Linie Budapest—Ujpest—Rákospolota (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) hat den Beschluss gefasst, ihr derzeitiges Betriebsnetz vorläufig durch eine von einem geeigneten Punkte der Hauptlinie abzweigende, an der südöstlichen Peripherie des hauptstädtischen Gebietes über den Arenaweg führende Flügelbahn zu erweitern. Die hauptstädtische Municipalverwaltung hat vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung der in Aussicht genommenen Ausführungsweise dieses Projectes gutgeheissen und wird es vom Gutachten der demnächst abzuhaltenden politisch-administrativen Begehung abhängen, ob die Linie vorläufig nur bis zum Thiergarten (Stadtwäldchen) oder bis zur Einmündung der Andrássystrasse ins Stadtwäldchen geführt werden soll, in welch letzterem Falle der bereits früher projectirte Anschluss an die Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90) erzielt werden würde.

Projectirte Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest über Kis-Pest (Klein-Pest) bis Erzsebétfalva. (Concessionirung.) Die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung hat vorbehaltlich der oberbehördlichen Sanctionirung der Firma Eduard Krausz die Bewilligung zum Ausbau und Betrieb einer von Budapest (VIII. Bezirk) aus über Kis-Pest und weiterhin über Kossuthfalva vorläug bis Erzsebétfalva führenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92) ertheilt und den Beschluss gefasst, die für den Bau der Bahn erforderlichen Grundstücke der Unternehmung zu überlassen.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Projectirter Ausbau der gesellschaftlichen Linie Arad—Gurahoncz-Jószáshely [Kôrösthal-Bahn] bis Nagy-Halmágy, eventuell bis Brád.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen hat die Fortsetzung ihrer Linie Arad—Boros-Sebes—Gurahoncz-Jószáshely von der Endstation Gurahoncz-Jószáshely aus im Körösthale bis Nagy-Halmágy (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8) eventuell bis Brád beschlossen und wird die politisch-administrative Begehung der projectirten Linie unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Aladár Návay noch im Laufe des Monats October stattfinden.

Localbahn Aranyos-Maróth — Kis-Tapolcsány. (Betriebseröffnung.) Am 21. September wurde die in Fortsetzung der Zsitvathal-Bahn (Tótmegyer) — Nagy-Surány — Verebély—Aranyos-Maróth (Flügelbahn der donaulinksuferseitigen Hauptlinie [Wien]—Marchegg—Tótmegyer—Budapest) von deren bisherigen Endstation Aranyos-Maróth vorläufig bis Kis-Tapolcsány erbaute 4 km lange normalspurige Localbahn Aranyos-Maróth—Kis-Tapolcsány dem öffentlichen Betriebe durch die kgl. Ungarischen Staatsbahnen übergeben.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Zuweisung von Lagerräumen am linksuferseitigen Budapester Donauquai.) Die Budapester Communalverwaltung hat in der Frage der ferneren Verpachtung der unterhalb der Kettenbrücke gelegenen Lagerräume, welche die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bis Ende 1895 gepachtet hat, insofern zu Gunsten der Genannten entschieden, als der Pacht unter den bisherigen Bedingungen auf weitere 15 Jahre verlängert wurde. Die Gesellschaft hatte das Anbot gestellt, die von ihr dort aufgestellten und mit 137.000 fl. bewertheten Holzbauten in dem Falle der hauptstädtischen Commune unentgeltlich zu überlassen, wenn ihr 775 Currentmeter auf eine Dauer von 20 Jahren zum Gesammt-Jahrespachtzinse von 35 fl. überlassen würden.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 11. bis zum 17. October.

Adriatischer Dienst.

11. October, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

11. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.

12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

12. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Brazzanovich, nach Venedig.

14. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.

15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän V. Cossiancich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän M. Zurich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

16. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän G. Brazzanovich, nach Venedig.

17. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

12. October, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Achille", Capitän B. Colledani, nach Smyrna, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè Khios und Mytilene.

14. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vesta", Capitän E. Klun, nach Thessalien, Constantinopel und Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

15. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Waluschnig, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Rhodus, Piräus, Khios, Smyrna, Dardanellen und Odessa. Ueberschiffung in Beyruth nach Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca und Limassol.

17. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Apollo", Capitän C. Androvich, nach Constantinopel und Braila mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Khios und Smyrna, und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. October, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe:
nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. November um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 24·01 km lange Strecke Ziegenrück-Lobenstein der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche Anfangs October dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Haftung mehrerer Eisenbahnen im Beschädigungsfalle.) Eine Sendung, welche in einer dem internationalen Uebereinkommen unterstellten schweizerischen Station Vertova, Station der italienischen Serianathal-Bahn, aufgegeben war, ist hier beschädigt angekommen. Der Empfänger lehnte es ab, bei der Empfangsbahn zu reclamiren; ebenso auch die Spediteure, welche in Bergamo die Uebergabe der Sendung an die Serianathal-Bahn besorgt haben. Auf der anderen Seite hat der Güterexpedient der Versandtstation die Annahme der Reclamation des Absenders verweigert, weil die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen bei havarirten Sendungen stets

dem Empfänger und nicht dem Absender obliege. Der Absender ersuchte das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern um Auskunft darüber, wie er sich zu verhalten habe; dasselbe ertheilte ihm die nachstehende Antwort: „Gemäss Artikel XXVI des internationalen Uebereinkommens ist zur gerichtlichen Geltendmachung von Entschädigungsforderungen derjenige befugt, dem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht. Im Reclamationsverfahren kann die Eisenbahn sich zweifellos ebenfalls auf diese Bestimmung berufen. Wenn der Absender also noch im Besitze des Frachtbriefduplicates ist und der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat, so ist nur der Erstere zur Reclamation berechtigt. Eine mit Artikel XXVI des internationalen Uebereinkommens identische Bestimmung findet sich auch im schweizerischen Transportgesetze. Die widersprechende Auffassung der Güterexpedition der Abgangsstation ist demnach irrig und wird von der Bahnverwaltung wohl nicht aufrecht erhalten werden. Auch der Umstand, dass die Serianathal-Bahn dem internationalen Uebereinkommen nicht unterworfen ist, kann im speciellen Falle nichts ändern. Dieser Umstand hat nämlich gemäss Artikel XXX, Absatz 3, des schweizerischen Transportgesetzes nur die Folge, dass die schweizerischen Eisenbahnen, welche am Transporte theilgenommen haben, für den etwa auf der Serianathal-Bahn entstandenen Schaden blos in dem Umfange haften müssen, in welchem die letztere auf Grund des italienischen Rechtes verantwortlich ist. Welche Beschränkungen diesfalls eintreten, hat laut demselben Artikel XXX die vom Absender belangte Bahn zu beweisen; ebenso, dass die Beschädigung erst nach der Uebergabe an die Ablieferungsbahn stattgefunden hat.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" Nr. 8 ex 1895, S. 293.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXVII. Stückes.) Das am 9. October herausgegebene CLXXXVII. Stück enthält unter

Nr. 1469: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 7. October 1895, Z. 158.603, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Fünfkirchen und Neusatz in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1470: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 5. October 1895, Z. 157.841, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus allen Jurisdictionsgebieten Ungarns, mit Ausnahme der Contumaz- und Mastanstalt in Steinbruch, nach Böhmen.

Nr. 1471: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 7. October 1895, Z. 152.930, womit die Städte Deutschbrod und Gablonz als Bestimmungsorte für die Schweineeinfuhr aus Ungarn, Croatisch-Slavonien und dem Occupationsgebiete namhaft gemacht werden.

Nr. 1472: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 7. October 1895, Z. 29.263, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg nach Steiermark.

Nr. 1473: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 5. October 1895, Z. 13.329, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Fünfkirchen und Neusatz in Ungarn nach Krain.

Nr. 1474: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 6. October 1895, Z. 18.839, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Fünfkirchen und Neusatz in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1475: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 7. October 1895, Z. 18.861, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg nach Schlesien.

Nr. 1476: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 4. October 1895, Z. 80.927, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Borstenvieh im politischen Bezirke Kolbuszowa.

Nr. 1477: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 7. October 1895, Z. 158.606, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg nach Böhmen.

Nr. 1478: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. October 1895, Z. 95.600, betreffend die Verlängerung der Frist zur Abfuhr der von den Fleischselchern am Wiener Centralviehmarkte käuflich erworbenen Schweine nach deren Schlachtstätten in Wien.

Nr. 1479: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. October 1895, Z. 95.161, wonach das Verbot der Einfuhr von Handelsschweinen nach Niederösterreich auf die politischen Bezirke Grodek und Zywice (Saybusch) in Galizien ausgedehnt wird.

Verlosungen.

Am 19. September:

Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Am 1. October:

Bozen-Meraner Bahn. Actien I. und II. Em. und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

„Adria", Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 31. December).

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1896).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten I. Em. und 5 pCt. Prioritäten II. und III. Em. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1883 (steuerpflichtige und steuerfreie) (Rückzahlung ab 1. April 1896).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten und 4 pCt. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1896).

Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April 1896).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Goldprioritäten, 4 pCt. Prioritäten und 3 pCt. Prioritäten (Markanlehen) (Rückzahlung ab 2. November).

Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Erste Ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Ungar. Staatseisenbahnen. $4^1/_2$ pCt. Silberanleihe (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Ungarische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1890 (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896.)

Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Wiener Localbahnen. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Localbahn Wodnian-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Capitalsrückzahlung.

Fünfpercentige Prioritätsobligationen der Brünn-Rossitzer Eisenbahn. Am 1. October 1895 wurden sämmtliche noch unverlost im Umlaufe befindlichen Obligationen der Brünn-Rossitzer Eisenbahn ddo. Brünn, 1. Jänner 1863 zur Rückzahlung per 1. Jänner 1896 verlost.

Generalversammlung.

19. October: Ybbsthalbahn (constituirende Generalversammlung).

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. October d. J. den General-Directionsrath und Vorstand der Präsidial-Abtheilung bei der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen Dr. Severin Ritter von Kniaziołucki zum Ministerialrathe im Finanzministerium allergnädigst zu ernennen geruht.

Biliński m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Rogóżno für den Gesammtverkehr.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsgüter-Verkehr eingerichtet gewesene Station Rogóżno der Strecke Krakau—Lemberg wird am

15. October 1895

auch für den Frachten-Stückgutverkehr, mithin für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Wien, im October 1895. [769]

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Aufhebung der Frachtsätze nach Troppau M.S.C.B.

Mit Giltigkeit vom 20. October d. J. werden die im Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1892 für den Oberschlesisch-Mähr.-Schlesischen Kohlenverkehr für Troppau M.S.C.B. enthaltenen Frachtsätze ausser Wirksamkeit treten.

Von diesem Zeitpunkte an gelangen die im Nachtrag III zum Anhange zum Gütertarif vom 1. April 1895 für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für Troppau eingestellten Frachtsätze, welche durchwegs Ermässigungen enthalten, zur Berechnung.

Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Wien, am 10. October 1895. [770]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Herausgabe der 12. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. November d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für oben bezeichneten Verband die 12. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten ausser einigen anderen bereits früher bekannt gemachten Massnahmen eine Aenderung der Bestimmungen über die Anwendung der zur Ausgleichung des jeweiligen Coursstandes der österreichischen Währung eingeführten Coursdifferenzen, ferner Ausnahmesätze für Chlormagnesium zwischen Stassfurt und Prag nebst Vororten, Ausnahmesätze für Roheisen von Giessen und Lollar nach verschiedenen österreichischen Stationen, und einige Berichtigungen.

Durch Nachtrag 12 zu Tarifheft 1 wird ausserdem noch der Ausnahmetarif „Knochenfett und Talg" geändert und ergänzt. Auch kommen durch diesen Nachtrag Frachtsätze für den allgemeinen Classengutverkehr zwischen Bregenz einerseits und Halle a. d. S., Magdeburg und Stassfurt andererseits, Ausnahmesätze für Getreide pp. zwischen Aujezd-Luhatschowitz und Osnabrück, für Porzellanerde (Kaolin) etc. zwischen Oberbřiz und Podersam einerseits und Lüneburg, bezw. Treuenbrietzen andererseits, für Holzstoff und Holzzellstoff zwischen Zartlesdorf und Treuenbrietzen, und für Bleierze zwischen Mies-Kladrau und Gernrode a. Harz zur Einführung.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von je 10 Pfennig oder 6 Kreuzer ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 12. October 1895. [771]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Aenderung der Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 an bis auf Weiteres werden die in den Nachträgen, bezw. Anhängen zu den Tarifheften 3 und 4 enthaltenen Coursdifferenzen unberücksichtigt gelassen, und gelangen sonach die diesbezüglichen Frachtsätze ohne Kürzung zur Anwendung.

Wien, am 15. October 1895. [772]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der Haltestelle „Karolinenthal" für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 15. October 1895 wird die in der Strecke Lissa—Prag der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zwischen den Stationen Lieben und Prag gelegene Haltestelle „Karolinenthal" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 11. October 1895. [770]

Elbe-Umschlagsverkehr.

Aufhebung der Coursdifferenzen.

Die in dem „Anhang" zum
Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893,
„ „ für Westösterreich vom 1. Juni 1893,
„ „ für Ungarn vom 1. September 1893,
„ „ für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893, sowie in den Nachträgen zu diesen Anhängen enthaltenen Coursdifferenzen werden vom 1. November 1895 ab von den betreffenden Frachtsätzen nicht, wie bis dahin, im einfachen Betrage abgezogen, sondern gänzlich unberücksichtigt gelassen, so dass die erwähnten Anhänge sammt Nachträgen bis auf Weiteres bei der Frachtberechnung nicht mehr in Betracht zu ziehen sind.

Desgleichen werden auch die bei den durch Publication zur Einführung gebrachten Frachtsätze etwa angegebenen Coursdifferenzen, von diesem Tage an nicht mehr in Abzug gebracht.

Wien, am 7. October 1895. [774]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. November 1895 tritt der Nachtrag V zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893, sowie der Nachtrag IV zum Anhange desselben in Kraft.

Insoweit Frachterhöhungen in Frage kommen, treten dieselben erst mit 1. December 1895 in Giltigkeit.

Der Tarifnachtrag V enthält hauptsächlich Aenderungen und Ergänzungen der Classengut-, sowie der Ausnahmetarife, ferner die Wiedereinführung der im Rückvergütungswege giltigen Ausnahmetarife bis Ende December 1896.

Der Nachtrag IV zum „Anhang" enthält die correspondirenden Coursdifferenzen.

Beide Nachträge sind bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Direction, und zwar der Tarifnachtrag V zum Preise von 15 kr. pro Stück und der Nachtrag IV zum „Anhang" kostenlos zu erhalten.

Wien, am 10. October 1895. [775]

Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XIII zum Hefte Nr. 3.

Mit 1. November 1895 tritt der Nachtrag XIII zum Hefte Nr. 3 des Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbandstarifes vom 20. Juni 1890 in Wirksamkeit.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction und sind zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 7. October 1895. [776]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge XVIII und XVII zu den Heften 1 und 2.

Mit 1. November 1895 treten zum Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarif vom 15. September 1890 die Nachträge XVIII zum Heft 1 und XVII zum Heft 2 in Kraft, welche in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i/B., sowie bei der unterzeichneten Direction erliegen.

Exemplare sind zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 7. October 1895. [777]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Elbeumschlagsverkehr.
Tarif Westösterreich—Riesa-Elbquai vom I. Juni 1893.

Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 bis auf Weiteres werden die im Anhange vom 10. März 1894 nebst Nachtrag I enthaltenen Coursdifferenzen zum Tarife für den obengenannten Verkehr unberücksichtigt gelassen, bezw. die Frachtsätze ungekürzt angewendet.

Prag, am 9. October 1895. [778]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Personenhaltestelle Střitesch für den beschränkten Frachtgüterverkehr.

Die für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Střitesch auf der Strecke Krasna—Rožnau wird demnächst für den beschränkten Verkehr von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet.

Bezüglich dieser Ladestelle werden vom Tage der Eröffnung die für dieselbe im Nachtrage X zu den vom 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für die Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgesehenen Gebührensätze Anwendung finden.

Wien, am 13. October 1895. [779]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zulassung von Sendungen mineralischer Kohlen und Coaks zur Abgabe in Troppau K.F.N.B., wenn selbe via Troppau M.S.C.B. dahin befördert werden.

Vom 20. October 1895 bis auf Weiteres werden Sendungen mineralischer Kohlen und Coaks in vollen Wagenladungen zur Abgabe in Troppau K.F.N.B. auch in dem Falle zugelassen, wenn selbe via Troppau M.S.C.B. dahin befördert werden. Bei diesen Sendungen wird jedoch neben den über die letztere Route bis Troppau K.F.N.B. transit vorgesehenen Transportgebühren noch eine Manipulations-Gebühr von 4 kr. pro 100 kg zu Gunsten der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingehoben.

Wien, am 11. October 1895. [780]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893, und Theil IV, Heft 1, vom 1. August 1893 enthaltenen, auf die Stationen der Localbahn Vinkovce-Brčka Bezug habenden sämmtlichen Frachtsätze werden mit 1. December 1895 ausser Kraft gesetzt.

Für die bezeichneten Relationen werden neue erhöhte Frachtsätze mittelst Tarifnachtrag zur Einführung gelangen.

Wien, am 10. October 1895. [781]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. Jänner 1894.

Mit 1. November 1895 tritt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. Jänner 1894 in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung neuer Stationen, Aufhebung von Frachtsätzen, Aenderungen von Stationsnamen und des Kilometerzeigers, sowie ein neues Verzeichniss der Schleppbahn-Gebühren.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 11. October 1895. [782]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1564	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Bau- und Werkholz, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen und Fassdauben, und zwar: a) in Position H—19, b) in Position H—20 | in Position H—19 und 20 des Tarifes, Theil I, rangirend	Wolfsberg St. Stefan St. Andrä St. Paul Ettendorf Lavamünd	Triest S.B.	Für Hölzer bis zu einer Wagenlänge: bei Frachtzahlung für mindestens 10 Tonnen pro verwendeten Wagen; für Hölzer über eine Wagenlänge: bei Frachtzahlung für mindestens 20 Tonnen pro Ladung, wobei für jeden über zwei Wagen eventuell verwendeten weiteren Wagen eine Gebühr von 16 Hellern pro Wagen und Kilometer zur Berechnung gelangt. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Bestimmungen der einschlägigen Tarife	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Variabel	136 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
				Wolfsberg St. Stefan St. Andrä St. Paul Ettendorf Lavamünd	Fiume					Heller a) b) 142 140 143 141 141 141 143 143 141 141 141 139				
1565	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl der Position E—6 des Tarifes, Theil I, für Schiffsbauzwecke der k. und k. Kriegsmarine	Neuberg	Triest S.B. und Triest-Freihafen S.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen für Güter der Classe C. Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	205	152	53	Im Kartirungswege		
				Neuberg	Pola				250	191	59			
				Leoben	Pola				227	176	51			
									Heller	Heller	Heller			
1566	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen und Buschtěhrader Eisenbahn	Magnesia-Kalkstein (Dolomit)	Klamm	Kladno (Station)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif		Heller 148·2		Im Kartirungswege		
				Mitterdorf						152·2 excl. Einfahrtsgebühr in Kladno				
1567	Südbahn-Gesellschaft		Torfstreu und Torfmull	Laibach S.B.	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	53	44 *)	9	Im Kartirungswege		
									Heller, bezw. incl. ungar. Steuer		Heller			

*) Auf vorstehenden Ermässigungssatz wird ein weiterer Nachlass von 4 Hellern pro 100 kg im Rückvergütungswege für jene Sendungen zugestanden, welche nachweislich nach England zum Exporte gelangt sind. Die Rückvergütung erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und die den Export nach England nachweisenden, vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, bezw. vom kgl. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1568	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Boglár Szantod Siófok Lepseny Polgárdi Szabad-Batthyán	Velencze	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige für Getreide und Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	Heller, bezw. inclus. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Velencze, u. z. bei Provenienz von: Boglár Szantod Siófok Lepsény Polgárdi Szabad-Batthyán	Triest S.B oder Fiume					 223 216 212 205 202 200				
			Getreide	Stationen der Strecke Budapest S.B. bis Nyek	Velencze					188 Heller, bezw. inclus. ungar. Steuer				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Velencze	Triest S.B oder Fiume									
			Getreide	Stationen der Strecke Uj-Szöny bis Stuhlweissenburg	Velencze					206 Heller, bezw. inclus. ungar. Steuer				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Velencze	Triest S.B. oder Fiume									
			Getreide	a) Stationen der Strecke Uj-Szöny inclus. bis Székesfehérvár incl. b) Stationen der Strecke Budapest S.B. inclus. bis Tárnok inclus.	Martonvásár					a) 214 Heller, bezw. inclus. ungar. Steuer b) 188 Heller, bezw. inclus. ungar. Steuer				
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Martonvásár	Triest S.B. oder Fiume									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1569	Südbahn-Gesellschaft		und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Cilli, Laibach S.B. oder Franzdorf	Cormons transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige, für Getreide und Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	240 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Getreide	Südbahn-Stationen der ungarischen Linien und Kelenföld transit, jedoch exclusive Zaprešic—Sziszek und Fiume	Cilli, Laibach S.B. oder Franzdorf									
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Cilli	Triest S.B. oder Fiume					188 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer				
			Getreide	Südbahn-Stationen der ungarischen Linien und Kelenföld transit, jedoch exclusive Zaprešic—Sziszek und Fiume	Cilli									
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Laibach S.B. oder Franzdorf	Triest S.B. oder Fiume					136 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer				
			Getreide	Sziszek	Laibach S.B. oder Franzdorf									
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Laibach S.B. oder Franzdorf	Triest S.B. oder Fiume					a) 188 Heller b) 156 „ } bezw. incl. ungar. Steuer				
			Getreide	a) Stationen der Strecken Budapest S.B.—Komárváros, Székesfehérvár—Ujszöny und Lajta—Szt.-Miklos—Gelse b) Stationen d. Strecken Barcs Zákány und Kanizsa—Csáktórnya	Laibach S.B. oder Franzdorf									

Fortlaufende Nr.	1570									
Die Publication erfolgt von der / und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft									
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Getreide	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Getreide	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Getreide	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Getreide	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Getreide
für die Transportstrecke von	Kanizsa	Zákány loco und transit	a) Marburg b) Feistritz	Stationen der Strecken Barcs—Zákány und Kanizsa—Csaktornya	a) Marburg b) Feistritz	Stationen der Strecken Komárváros—Budapest S.B., Lajta-Szt. Miklós—Gelse und Székesfehérvár—Ujszöny	Kanizsa	Barcs	Kanizsa	a) Stationen der Strecken Budapest S. B. — Komárváros, Szekesfehérvár — Ujszöny und Lajta-Szt. Miklós—Gelse b) Stationen der Strecke Barcs — Zákány — Mura-Keresztur
nach	Wien (Matzleinsdorf)	Kanizsa	Triest S.B. oder Fiume	a) Marburg b) Feistritz	Triest S.B. oder Fiume	a) Marburg b) Feistritz	Wien (Matzleinsdorf)	Kanizsa	Triest S.B. oder Fiume	Kanizsa
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige für Getreide, bezw. Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondiren Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt									
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896									
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif									
Frachtsatz per 100 kg	131 Heller incl. ungar. Steuer		Verschieden				210 Heller incl. ungar. Steuer		Verschieden	
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	118 Heller incl. ungar. Steuer		a) 164 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer b) 172 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer		a) 196 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer b) 204 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer		136 Heller incl. ungar. Steuer		a) 188 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer b) 156 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	13 Heller		Verschieden				74 Heller		Verschieden	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege									
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen									
Besondere Bemerkungen										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1571	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Stationen der Strecken: Tétény incl.—Csáktornya incl. (jedoch excl. Székesfehérvár), Nagy-Igmánd incl.—Moha incl., Nagy-Czenk incl.—Kanizsa incl. (jedoch excl. Szombathely) und Mura-Keresztur incl.—Barcs incl.	Jenbach Innsbruck Schwaz Hall	Für Mahlproducte, bezw. Malz in jedem Gewichte, für Getreide bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Nebige Begünstigung gelangt nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten und Malz zur Anwendung, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten und Malz, bezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Tarif für den Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893	Verschieden	0·42 Heller pro 100 kg und 1 km plus je 8 Heller Manipulationsgebühr pro 100 kg, bezw. plus ungar. Steuer, wobei Hellerbruchtheile auf ganze Heller aufzurunden sind	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über Getreide, denen bezüglich der Mahlproducte und Malztransporte die auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe beizulegen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und für die hieraus erzeugten Mahlproducte	Jenbach Innsbruck Schwaz Hall	Stationen der Strecken: Kufstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.									
			Getreide	Ungarischen Südbahnstationen und Kelenföld transit (jedoch excl. von Stationen der Strecke Zaprešić—Sziszek u. von Fiume	Bozen Trento Rovereto									
			und für die hieraus erzeugten Mahlproducte	Bozen Trento Rovereto	Stationen der Strecken: Kufstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.									
			Getreide	Ungarischen Südbahnstationen und Kelenföld transit (jedoch excl. Zaprešić—Sziszek und Fiume)	Bruck a. M. Pernegg Graz S.B. Puntigam Kalsdorf Wildon Spielfeld Marburg Kranichsfeld Cilli Feistritz Klagenfurt Villach S.B. Spittal a. D.			Localtarif						
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte, sowie für Malz	Bruck a. M. Pernegg Graz S.B. Puntigam Kalsdorf Wildon Spielfeld Marburg Kranichsfeld Cilli Feistritz Klagenfurt Villach S.B. Spittal a. D.	Stationen der Strecken: Kufstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1572	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	a) Stationen der Strecken Gelse—Szombathely und Komárváros—Budapest loco und transit; b) Stationen der Strecken Barcs—Légrád und Csáktornya—Kanizsa	Laibach S.B. und Cilli	1. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 2. Die Mahlproducte müssen innerhalb dreier Monate nach deren Einlangen in Triest S.B. oder Fiume nach England, Brasilien oder nach belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen zur Verschiffung gelangen. 3. Nebige für Getreide und Mahlproducte zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Getreide, bezw. Mahlproducten, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlproducten, bezw. Getreide sich deckt	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	a) 144 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer b) 140 " " " " "	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Getreide und die auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe für die Mahlproducte, denen die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate, bezw. vom k. k. Hauptzollamte in Triest, bezw. dem kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung der Mahlproducte nach England, Brasilien oder nach belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen beizulegen sind, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			und die hieraus erzeugten Mahlproducte	Laibach S.B. und Cilli	Triest S.B. oder Fiume									
1573	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in umstehender Tabelle angeführten Relationen		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Südwestösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893, bezw. Nachtrag I, giltig vom 1. August 1894, und Nachtrag II, giltig vom 1. December 1894	Siehe umstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Nachlässe von den Frachtsätzen des Südwestösterr.-Ungarischen Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893, bezw. Nachtrag I, giltig vom 1. August 1894, und Nachtrag II, giltig vom 1. December 1894, pro 100 kg in Kreuzern ö. W.

Von	Ala	Atzwang	Auer	Avio	Blumau	Bozen-Gries	Branzoll	Brixen	Brixlegg	Calliano	Hall	Innsbruck	Jenbach
I. Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen:													
Andrijevci	13·3	3·3	6·3	13·3	3·3	4·3	5·3	1·3	24·7	12·3	9·7	3·7	20·7
Baranyavár-Monostor	29·1	19·1	22·1	29·1	19·1	20·1	21·1	17·1	32·3	28·1	25·5	19·3	32·0
Báté	11·6	1·6	4·6	11·6	1·6	2·6	3·6	—	9·6	10·6	9·6	8·1	9·6
Báttaszék	8·9	—	1·9	8·9	—	—	0·9	—	2·6	7·9	1·0	0·5	2·3
Bosnabrod	13·7	3·7	6·7	13·7	3·7	4·7	5·7	1·7	25·1	12·7	10·1	3·9	21·1
Brod	14·2	4·2	7·2	14·2	4·2	5·2	6·2	2·2	25·5	13·2	10·5	4·2	21·5
Dárda	28·0	18·0	21·0	28·0	18·0	19·0	20·0	16·0	25·5	27·0	14·2	17·9	25·3
Doberlin	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	29·5	23·5	18·5	11·5	29·5
Dombovár	13·6	3·6	6·6	13·6	3·6	4·6	5·6	1·6	9·6	12·6	9·6	7·5	9·6
Eszék (Osiek)	25·0	15·0	18·0	25·0	15·0	16·0	17·0	13·0	18·0	24·0	16·7	15·6	17·9
Eszék alváros (Osiek dolnijgrad)	24·3	14·3	17·3	24·3	14·3	15·3	16·3	12·3	17·7	23·3	16·1	15·0	17·2
Gárcin	13·1	3·1	6·1	13·1	3·1	4·1	5·1	1·1	24·7	12·1	9·7	3·5	20·7
Hidas-Bonyhád	13·8	3·8	6·8	13·8	3·8	4·8	5·8	1·8	9·6	12·8	11·7	4·8	9·6
Ivankovo	11·6	1·6	4·6	11·6	1·6	2·6	3·6	—	8·4	10·6	8·5	2·5	8·1
Jassenovac	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5
Kaposvár	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·6	11·6	9·5	9·3	9·6
Kostajnica	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	31·5	23·5	18·5	11·5	29·5
Magyar-Boly	31·3	21·3	24·3	31·3	21·3	22·3	23·3	19·3	31·5	30·3	27·7	21·5	31·5
Mágocs	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·4	11·6	13·0	6·6	9·4
Medare-Dragalič	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5
Mikanovci	11·9	1·9	4·9	11·9	1·9	2·9	3·9	—	11·8	10·9	8·3	2·5	11·4
Novska, Okučane	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5
Samac	11·8	1·8	4·8	11·8	1·8	2·8	3·8	—	19·5	10·8	8·7	2·5	19·7
Sibinj, Staro-Petrovoselo	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5
Strzivojna-Vrpolje	13·0	3·0	6·0	13·0	3·0	4·0	5·0	1·0	20·6	12·0	9·8	3·7	20·8
Szászvar-Mázá	12·6	2·6	5·6	12·6	2·6	3·6	4·6	0·6	9·6	11·6	12·6	5·7	9·6
Szent-Lörincz	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	31·5	30·5	31·5	25·5	31·5
Uj-Gradiska (Nova Gradiska), Uj-Kapella-Batrina (Nova Kapella-Batrina)	25·5	15·5	18·5	25·5	15·5	16·5	17·5	13·5	32·5	24·5	19·5	12·5	30·5
Vinkovci	11·3	1·3	4·3	11·3	1·3	2·3	3·3	—	4·5	10·3	2·7	2·2	4·0
Volinja	24·5	14·5	17·5	24·5	14·5	15·5	16·5	12·5	29·5	23·5	18·5	11·5	29·5
II. Stationen der Localbahn Vinkovci-Brčka:													
Brčka-Gunja	12·7	2·7	5·7	12·7	2·7	3·7	4·7	0·7	6·1	11·7	4·2	3·7	5·5
III. Stationen der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn:													
Darány	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	31·5	30·5	26·5	22·5	31·5
Pécs	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	26·5	30·5	26·5	24·0	26·5
Szigetvár	31·5	21·5	24·5	31·5	21·5	22·5	23·5	19·5	31·5	30·5	31·5	25·5	31·5
IV. Stationen der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin:													
Banjaluka Stadt, „ Vorstadt, Ivanjska, Kozarac, Novi, Osmarka, Prjedor, Swodna	23·5	13·5	16·5	23·5	13·5	14·5	15·5	11·5	28·5	22·5	17·5	10·5	28·5

Von	Kirchbichl	Klausen	Kufstein	Kundl	Lavis	Matarello	Mori	Neumarkt-Tramin	Roveredo	Salurn	S. Michele	Schwaz	Trient	Waidbruck	Wörgl
I. Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen:															
Andrijevci	26·1	2·3	29·1	19·5	9·3	11·3	13·3	7·3	13·3	8·3	8·3	18·7	10·3	2·3	19·7
Baranyavár-Monostor	38·9	18·1	42·0	32·5	25·1	27·1	29·1	23·1	29·1	24·1	24·1	31·8	26·1	18·1	32·5
Báté	16·6	0·6	19·6	9·6	7·6	9·6	11·6	5·6	11·6	6·6	6·6	9·6	8·6	0·6	9·6
Báttaszék	9·4	—	12·4	3·0	4·9	6·9	8·9	2·9	8·9	3·9	3·9	2·0	5·9	—	3·3
Bosnabrod	32·1	2·7	32·1	29·1	9·7	11·7	13·7	7·7	13·7	8·7	8·7	19·1	10·7	2·7	31·1
Brod	32·5	3·2	32·5	29·5	10·2	12·2	14·2	8·2	14·2	9·2	9·2	19·5	11·2	3·2	31·5
Dárda	32·2	17·0	35·2	25·8	24·0	26·0	28·0	22·0	28·0	23·0	23·0	24·6	25·0	17·0	25·8
Doberlin	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
Dombovár	16·6	2·6	19·6	9·6	9·6	11·6	13·6	7·6	13·6	8·6	8·6	9·6	10·6	2·6	9·6
Eszék (Osiek)	25·0	14·0	28·0	18·4	21·0	23·0	25·0	19·0	25·0	20·0	20·0	17·7	22·0	14·0	18·0
Eszék alváros (Osiek dolnijgrad)	24·3	13·3	27·3	17·7	20·3	22·3	24·3	18·3	24·3	19·3	19·3	17·0	21·3	13·3	17·7
Gárcin	29·4	2·1	32·4	22·7	9·1	11·1	13·1	7·1	13·1	8·1	8·1	18·7	10·1	2·1	22·9
Hidas-Bonyhád	16·6	2·8	19·6	9·6	9·8	11·8	13·8	7·8	13·8	8·8	8·8	9·6	10·8	2·8	9·6
Ivankovo	15·0	0·6	18·0	8·8	7·6	9·6	11·6	5·6	11·6	6·6	6·6	7·9	8·6	0·6	8·8
Jassenovac	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Kaposvár	16·6	1·6	19·6	9·6	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·6	9·6	1·6	9·6
Kostajnica	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
Magyar-Boly	33·5	20·3	36·5	31·5	27·3	29·3	31·3	25·3	31·3	26·3	26·3	34·7	28·3	20·3	31·5
Mágocs	16·6	1·6	19·6	9·4	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·4	9·6	1·6	9·4
Medare-Dragalič	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Mikanovci	18·6	0·9	21·4	12·1	7·9	9·9	11·9	5·9	11·9	6·9	6·9	11·2	8·9	0·9	12·3
Novska, Okučane	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Samac	25·9	0·8	28·9	19·8	7·8	9·8	11·8	5·8	11·8	6·8	6·8	17·7	8·8	0·8	19·8
Sibinj, Staro-Petrovoselo	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Strzivojna-Vrpolje	27·3	2·0	30·3	21·0	9·0	11·0	13·0	7·0	13·0	8·0	8·0	18·8	10·0	2·0	21·2
Szászvar-Mázá	16·6	1·6	19·6	9·6	8·6	10·6	12·6	6·6	12·6	7·6	7·6	9·6	9·6	1·6	9·6
Szent-Lörincz	33·5	20·5	36·5	31·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	31·5	28·5	20·5	31·5
Uj-Gradiska (Nova Gradiska), Uj-Kapella-Batrina (Nova Kapella-Batrina)	39·5	14·5	42·5	32·5	21·5	23·5	25·5	19·5	25·5	20·5	20·5	28·5	22·5	14·5	32·5
Vinkovci	10·9	0·3	13·9	4·7	7·3	9·3	11·3	5·3	11·3	6·3	6·3	3·6	8·3	0·3	4·9
Volinja	38·5	13·5	41·5	31·5	20·5	22·5	24·5	18·5	24·5	19·5	19·5	27·5	21·5	13·5	31·5
II. Stationen der Localbahn Vinkovci-Brčka:															
Brčka-Gunja	12·3	1·7	15·3	6·2	8·7	10·7	12·7	6·7	12·7	7·7	7·7	5·2	9·7	1·7	6·2
III. Stationen der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn:															
Darány	33·5	20·5	36·5	31·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	31·5	28·5	20·5	31·5
Pécs	33·5	20·5	36·5	26·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	26·5	28·5	20·5	26·5
Szigetvár	33·5	20·5	36·5	31·5	27·5	29·5	31·5	25·5	31·5	26·5	26·5	31·5	28·5	20·5	31·5
IV. Stationen der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin:															
Banjaluka Stadt, „ Vorstadt, Ivanjska, Kozarac, Novi, Osmarka, Prjedor, Swodna	37·5	12·5	40·5	30·5	19·5	21·5	23·5	17·5	23·5	18·5	18·5	26·5	20·5	12·5	30·5

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1574	**Südbahn-Gesellschaft**		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen in den nachstehenden begünstigten Relationen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma (Gruppe) als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	In dieses Quantum werden auch die während der Begünstigungsdauer ab Sissek nach Cilli zum normalen Tarife expedirten Sendungen einbezogen

Von	Frachtsatz per 100 kg (Heller, inclusive ungarischer Steuer) nach Franzdorf	Laibach S.B.	Cilli	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Heller, inclusive ungarischer Steuer) nach Franzdorf	Laibach S.B.	Cilli	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg (Heller) nach Franzdorf	Laibach S.B.	Cilli
Budapest S.B.	264	254	212	246	234	192	18	20	20
Promontor	264	254	212	242	230	188	22	24	24
Tétény	259	249	206	236	224	182	23	25	24
Tarnok	254	245	201	230	218	180	24	27	21
Martonvásár	249	240	196	224	212	174	25	28	22
Nyék	244	234	190	214	202	168	30	32	22
Velencze	244	234	190	214	202	168	30	32	22
Dinyés	239	229	185	202	190	162	37	39	23
Székesfehérvár	234	224	180	202	190	158	32	34	22
Moha	239	229	185	202	190	162	37	39	23
Bodaik	244	234	190	209	197	165	35	37	25
Moór	249	235	196	209	197	165	40	38	31
Kis-Bér	259	245	201	209	197	165	50	48	36
Nagy-Igmánd	264	254	212	209	197	165	55	57	47
Uj-Szöny	274	265	222	209	197	165	65	68	57
Szabad-Batthyán	229	220	174	200	188	152	29	32	22
Polgárdi	223	214	168	200	188	148	23	26	20
Lepsény	219	209	163	198	186	142	21	23	21
Sió-Fok	209	198	152	188	176	134	21	22	18
Szántód	203	193	146	178	166	128	25	27	18
Boglár	193	178	136	170	158	116	23	20	20
Balaton-St. György	171	161	—	150	138	—	21	23	—
Komárváros	160	149	—	142	130	—	18	19	—
Kanizsa	149	139	—	134	122	—	15	17	—
Mura-Keresztúr	143	133	—	134	122	—	9	11	—
Kotor-Alsó-Domboru	143	127	—	134	122	—	9	5	—
Légrád	149	139	—	134	122	—	15	17	—
Zákány	149	139	—	134	122	—	15	17	—
Gola	155	144	—	142	130	—	13	14	—
Berzencze	160	149	—	146	134	—	14	15	—
Vizvár	171	156	114	154	142	110	17	14	4
Babócsa	177	166	119	154	142	110	23	24	9
Barcs	182	171	124	154	142	110	28	29	14
Gelse	160	149	—	142	130	—	18	19	—
Szt. Mihály-Pacsa	171	156	—	146	134	—	25	22	—
Zala Szt. Iván	182	171	124	152	140	122	30	31	2
Molnári	198	183	141	170	158	122	28	25	19
Szombathely	209	194	152	188	176	134	21	18	18
Acsád	214	204	158	192	180	138	22	24	20
Sziszek	123	113	—	118	106	—	5	7	—

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1575	**Südbahn-Gesellschaft**		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen nach Wildon und Lebring, bezw. von mindestens 2000 Tonnen nach Marburg und Kranichsfeld.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif		Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Frachtsatz pro 100 kg			Zugestandener Frachtsatz per 100 kg			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		
	Heller incl. ungar. Steuer						Heller		
	nach								
	Wildon und Lebring	Marburg	Kranichsfeld	Wildon und Lebring	Marburg	Kranichsfeld	Wildon und Lebring	Marburg	Kranichsfeld
Budapest S.B.	212	192	192	184	170	170	28	22	22
Promontor	207	187	192	180	168	168	27	19	24
Tétény	206	181	186	174	162	162	32	19	24
Tárnok	201	181	181	169	156	156	32	25	25
Martonvásar	196	175	175	163	150	150	33	25	25
Nyék	190	170	170	156	142	142	34	28	28
Velencze	185	165	165	154	140	140	31	25	25
Dinyés	180	159	164	147	130	130	33	29	34
Székesfehérvár	174	153	159	140	130	130	34	23	29
Moha	185	159	164	147	130	130	38	29	34
Bodaik	190	165	170	147	137	137	43	28	33
Moór	191	170	170	147	137	137	44	33	33
Kis-Bér	201	181	181	147	137	137	54	44	44
Nagy-Igmánd	212	192	192	147	137	137	65	55	55
Uj-Szöny	222	197	202	147	137	137	75	60	65
Szabad-Batthyán	169	148	153	140	126	126	29	22	27
Polgárdi	168	147	147	140	122	122	28	25	25
Lepsény	163	142	142	140	120	120	23	22	22
Sió-Fok	152	131	131	130	110	110	22	21	21
Szántod	141	120	125	130	110	110	11	10	15
Boglár	130		—	122	—	—	8		—
Balaton-Szt.-György	114		—	110			4		—
Komárváros	102	—		94			8		
Kanizsa	92			88	—	—	4		
Zákány	92		—	88		—	4		
Góla	97	86	86	88	80	80	9	6	6
Berzencze	102	92	92	92	82	82	10	10	10
Vizvar	108	93	93	100	82	82	8	11	11
Babócsa	114	93	98	100	82	82	14	11	16
Barcs	124	103	103	100	82	82	24	21	21
Gelse	102	—	—	94	—		8	—	—
Szt.-Mihaly-Bacsa	108	93	93	94	91	91	14	2	2
Zala-Szt.-Iván	119	98	98	94	91	91	25	7	7
Györvar	130	—	—	114			16	—	—
Molnari	136	—	—	114	—		22	—	—
Szombathely	147	126	126	88	88	88	59	38	38
Sziszek	149	123	118	132	106	106	17	17	12

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1576	**Südbahn-Gesellschaft**		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen in den nachstehenden begünstigten Relationen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	In das bedungene Quantum werden auch solche von Csakathurn innerhalb der Begünstigungsdauer nach Leoben loco, resp. nach Pernegg, Bruck a. d. M., sowie nach St. Michael loco, Knittelfeld loco und Zeltweg loco bezogene Getreidequantitäten eingerechnet

Von	Frachtsatz pro 100 kg			Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg			Nachlass vom bestehenden Frachtsatze pro 100 kg		
	Heller inclusive ungarischer Steuer						Heller		
	nach								
	Leoben	Bruck a. d. M.	Pernegg	Leoben loco und transit*)	Bruck a. d. M.	Pernegg	Leoben	Bruck a. d. M.	Pernegg
Budapest S.B.	—		245	—	—	190	—	—	55
Promontor	—	—	238	—	—	190	—	—	48
Tétény	249	240	235	198	190	190	51	50	45
Tarnok	245	235	230	198	190	190	47	45	40
Martonvásár	240	235	230	197	190	190	43	45	40
Nyék	234	229	224	190	190	190	44	39	34
Velencze	234	224	220	188	188	188	46	36	32
Dinyés	229	220	215	181	181	181	48	39	34
Székesfehérvár	224	215	210	174	174	174	50	41	36
Moha	229	220	215	181	181	181	48	39	34
Bodaik	234	224	220	181	181	181	53	43	39
Moór	240	230	225	181	181	181	59	49	44
Kis-Bér	249	240	235	181	181	181	68	59	54
Nagy-Igmánd	254	249	245	181	181	181	73	68	64
Uj-Szöny	265	255	250	181	181	181	84	74	69
Szabad-Batthyán	220	210	205	194	186	186	26	24	19
Polgardi	214	204	199	190	182	182	24	22	17
Lepsény	209	199	194	184	178	178	25	21	16
Sio-Fók	199	189	184	174	168	168	25	21	16
Szántod	193	183	178	168	160	160	25	23	18
Boglár	183	172	167	156	148	148	27	24	19
Balaton-Szt. György	166	156	150	140	134	134	26	22	16
Komárváros	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Kanizsa	139	134	128	122	114	114	17	20	14
Mura-Keresztur	133	122	117	122	114	114	11	8	3
Mura Kiraly	–	117			114	– –	—	3	
Kotor-Also-Domboru	133	122	117	122	114	114	11	8	3
Légrád	139	128	123	122	114	114	17	14	9
Zákány	144	134	128	124	116	116	20	18	12
Góla	149	139	134	126	118	118	23	21	16
Berzeneze	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Vizvar	161	150	145	136	130	130	25	20	15
Babócsa	166	156	150	140	134	134	26	22	16
Barcs	171	161	161	144	138	138	27	23	23
Gelse	149	144	139	130	122	122	19	22	17
Szt. Mihaly Pacsa	161	150	145	138	132	132	23	18	13
Zala-Szt. Iván	162	151	156	142	134	134	20	17	22
Molnari	145	135	140	128	120	120	17	15	20
Sziszek	196	186	181	172	164	164	24	22	17

*) Nur giltig für Sendungen, welche nach St. Michael loco, Knittelfeld loco und Zeltweg loco mit directen Frachtbriefen expedirt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1577	Südbahn-Gesellschaft		Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	M a r b u r g	W i e n - M a t z l e i n s d o r f	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Nur für Sendungen, welche in den Marburger Lagerhäusern eingelagert werden und von solchen ungarischen Stationen proveniren, welche bei directer Expedition nach Wien ganz oder theilweise via Kanizsa—Oedenburg—Wr.-Neustadt instradirt werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	163 Heller	114 Heller	49 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über die Expedition von nebigen ungarischen Aufgabsstationen nach Marburg und der correspondirenden Duplicat-Frachtbriefe rücksichtlich des Transportes ab Marburg nach Wien-Matzleinsdorf, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer zu erfolgen hat	
1578	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen in den nachstehenden begünstigten Relationen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindesten 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma*) als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den **Mitgliedern des Kärntner Mühlenverbandes** zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Frachtbriefe durch den gedachten Verband zu erfolgen hat

Von	Frachtsatz per 100 kg — Heller, inclusive ungarischer Steuer — Nach											Zugestandener Frachtsatz per 100 kg — Heller, inclusive ungarischer Steuer — Nach											Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg — Heller — Nach										
	Maria Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg	Maria Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg	Maria Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Kühnsdorf	Klagenfurt	Velden	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg
Budapest S.B.	197	217	222	235	241	254	264	269	278	288	293	176	198	204	218	224	232	244	250	270	270	276	21	19	18	17	17	22	20	19	8	18	17
Promontor	197	217	222	230	235	249	259	269	278	283	288	174	196	202	216	222	228	240	246	264	264	270	23	21	20	14	13	21	19	23	14	19	18
Tétény	191	211	216	225	230	245	254	264	273	278	288	168	190	196	206	212	222	234	240	258	258	264	23	21	20	19	18	23	20	24	15	20	24
Tarnok	186	206	211	221	230	240	249	259	269	278	283	162	184	190	202	208	218	230	236	254	254	260	24	22	21	19	22	22	19	23	15	24	23
Martonvásár	181	201	206	216	225	235	249	253	263	272	277	156	178	184	196	202	214	226	232	250	250	256	25	23	22	20	23	21	23	21	13	22	21
Nyék	175	195	200	210	220	229	244	248	258	268	272	148	170	176	188	194	208	220	226	244	244	250	27	25	24	22	26	21	24	22	14	24	22
Velencze	175	190	200	210	216	229	239	248	258	263	268	146	168	174	186	192	202	214	226	242	242	248	29	22	26	24	24	27	25	22	16	21	20
Dinyes	169	190	195	205	210	224	234	244	253	258	263	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242	33	32	31	19	18	24	22	26	17	22	21
Székesfehérvár	164	185	190	200	205	220	229	239	248	253	258	136	158	164	182	188	198	210	216	234	234	240	28	27	26	18	17	22	19	23	14	19	18
Moha	169	190	195	205	210	224	234	244	253	258	268	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242	33	32	31	19	18	24	22	26	17	22	26
Bodaik	175	195	200	210	216	229	239	248	258	263	272	143	165	171	188	194	205	217	223	241	241	247	32	30	29	22	22	24	22	25	17	22	25
Moor	175	196	206	216	221	235	245	253	263	269	272	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247	32	31	35	27	26	30	28	30	22	28	25
Kis-Ber	186	206	211	225	230	245	254	264	269	278	283	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	217	43	41	40	36	35	40	37	41	28	37	36
Nagy-Igmand	197	217	221	230	241	249	264	269	278	288	293	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247	54	52	50	41	46	44	47	46	37	47	46
Uj-Szöny	207	226	231	241	250	260	270	279	289	298	303	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247	64	61	60	52	55	55	53	56	48	57	56
Szabad-Batthyan	159	180	185	195	200	215	223	233	244	248	252	132	154	160	172	178	192	204	210	228	228	234	27	26	25	23	22	23	19	23	16	20	18
Polgárdi	152	173	179	189	199	209	219	228	238	247	252	128	150	156	168	174	188	200	206	224	224	230	24	23	23	21	25	21	19	22	14	23	22
Lepseny	147	168	173	184	194	204	214	223	233	243	247	126	148	154	166	172	182	194	200	218	218	224	21	20	19	18	22	22	20	23	15	25	23
Sió-Fok	137	158	163	173	184	194	204	213	222	232	237	116	138	144	158	164	174	186	192	210	210	216	21	20	19	15	20	20	18	21	12	22	21
Szantod	130	146	157	167	172	188	198	208	218	222	227	116	138	144	158	164	166	178	184	202	202	208	14	8	13	9	8	22	20	24	16	20	19
Boglar	—	136	141	157	162	178	188	198	203	213	218	—	131	131	148	154	154	166	172	190	190	196	—	5	10	9	8	24	22	26	13	23	22
Balaton-Szt. György	—	119	124	140	145	161	171	177	187	197	202	—	115	115	130	136	140	152	158	176	176	182	—	4	9	10	9	21	19	19	11	21	20
Komárváros	—	—	—	128	134	149	160	165	176	186	191	—	—	—	126	132	128	140	146	166	166	172	—	—	—	2	2	21	20	19	10	20	19
Kanizsa	—	97	102	118	123	139	149	155	165	176	180	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166	—	3	2	4	3	17	15	13	5	16	14
Mura-Keresztur	—	—	—	—	—	127	138	148	—	169	175	—	—	—	—	—	122	134	140	—	160	166	—	—	—	—	—	5	4	8	—	9	9
Kotor-Also-Domboru	—	91	—	—	—	127	138	148	—	161	169	—	86	—	—	—	122	134	140	—	160	166	—	5	—	—	—	5	4	8	—	4	3
Legrad	86	97	102	—	—	134	144	155	165	170	180	82	91	100	—	—	122	134	140	160	160	166	4	3	2	—	—	12	10	15	5	10	14
Zákány	—	97	102	118	123	139	149	160	165	176	180	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166	—	3	2	4	3	17	15	18	5	16	14
Góla	91	—	—	—	—	144	155	165	170	181	186	86	—	—	—	—	128	140	148	166	166	172	5	—	—	—	—	16	15	17	4	15	14
Berzencze	92	—	—	128	134	144	160	165	176	186	191	88	—	—	126	132	132	144	152	170	170	176	4	—	—	2	2	12	16	13	6	16	15
Vizvár	93	114	124	135	140	156	166	177	187	192	197	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180	5	4	8	5	4	16	14	21	13	18	17
Babócsa	103	124	129	140	145	161	171	182	192	197	202	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180	15	14	13	10	9	21	19	26	18	23	22
Barcs	108	129	135	145	156	166	177	187	197	207	212	88	110	116	128	134	140	152	158	174	174	180	20	19	19	17	22	26	25	29	23	33	32
Gelse	—	—	—	—	—	144	160	165	176	186	191	—	—	—	—	—	128	140	146	166	166	172	—	—	—	—	—	16	20	19	10	20	19
Szt. Michaly-Pacsa	—	114	124	135	140	156	166	177	187	192	197	—	110	112	124	130	136	148	156	172	172	178	—	4	12	11	10	20	18	21	15	20	19
Zala-Szt. Ivan	108	124	135	145	150	166	177	187	197	202	207	97	114	118	124	130	146	155	164	182	182	188	11	10	17	21	20	20	22	23	15	20	19
Molnari	—	141	151	162	167	183	193	203	213	218	222	—	128	134	140	146	162	171	180	198	198	204	—	13	17	22	21	21	22	23	15	20	18
Sziszek	134	155	160	170	176	191	201	211	220	225	235	112	134	140	152	158	164	176	182	198	198	204	22	21	20	18	18	27	25	29	22	27	31

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1579	**Südbahn-Gesellschaft**		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen in den nachstehenden begünstigten Relationen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma, bezw. Gruppe als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Von	Frachtsatz per 100 kg (Heller, inclusive ungarische Steuer) nach Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Heller, inclusive ungarische Steuer) nach Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg (Heller) nach Graz S.B.	Puntigam	Kalsdorf
Tétény	216	211	211	174	174	174	42	37	37
Tárnok	211	211	206	169	169	169	42	42	37
Mártonvásár	206	206	201	163	163	163	43	43	38
Nyék	200	200	195	156	156	156	44	44	39
Velencze	200	195	190	154	154	154	46	41	36
Dinyés	195	190	190	147	147	147	48	43	43
Székesfehérvár	—	185	185	—	140	140	—	45	45
Moha	195	190	190	147	147	147	48	43	43
Bodaik	200	195	195	147	147	147	53	48	48
Moór	206	201	196	147	147	147	59	54	49
Kis-Bér	216	211	206	147	147	147	69	64	59
Nagy-Igmand	222	221	217	147	147	147	75	74	70
Uj-Szöny	—	226	226		147	147	—	79	79
Szabad-Batthyán	185	180	180	140	140	140	45	40	40
Polgárdi	179	179	173	140	140	140	39	39	33
Lepsény	173	168	168	140	140	140	33	28	28
Sió-Fok	163	163	158	138	138	138	25	25	20
Szántod	157	151	146	134	134	134	23	17	12
Boglár	146	141	136	124	124	124	22	17	12
Balaton-Szt. György	124	124	119	112	112	112	12	12	7
Komárváros	113	113	107	99	99	99	14	14	8
Kanizsa	102	102	97	90	90	90	12	12	7
Mura-Keresztur	96	96	91	90	90	90	6	6	1
Legrád	102	97	97	90	90	90	12	7	7
Zákány	107	102	97	90	90	90	17	12	7
Gola	113	107	—	106	106	—	7	1	—
Berzencze	113	113	—	110	110		3	3	
Vizvár	124	119	114	112	112	112	12	7	2
Babócsa	129	124	124	112	112	112	17	12	12
Barcs	135	135	129	112	112	112	23	23	17
Gelse	113	113	—	110	110	—	3	3	
Szt. Mihály-Pacsa	124	119	114	112	112	112	12	7	2
Zala-Szt. Iván	—	129	124	—	116	116	—	13	8
Molnári	—	146	141		114	114	—	32	27
Szombathely	—	158	152		88	88		70	64
Acsad	—	149	155	—	109	109		40	46
Bükk	—	144	149		117	117		27	32
Lövö	—	139	139	—	117	117	—	22	22
Nagy-Czenk	—	127	133		116	116		11	17
Sopron	117	122	127	109	109	109	8	13	18
Agfalva	117	122	122	107	107	107	10	15	15
Lepesfalva-Somfalva	117	117	122	106	106	106	11	11	16
Marcz-Nádasd	111	117	117	103	103	103	8	14	14
Nagy-Marton	111	111	117	102	102	102	9	9	15
Retfalu-Siklós	111	111	116	100	100	100	11	11	16
Savanyukut	105	111	111	98	98	98	7	13	13
Lajta-Szt. Miklós	105	105	111	96	96	96	9	9	15
Sziszek	—	155	155	—	134	134	—	21	21

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1580	**Südbahn-Gesellschaft**		Getreide, dann Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz	Budapest S.B. Promontor Tétény Tarnok Mártonvásár Nyék Velencze Dinyes Nagy-Igmand Kis-Bér Moór Bodaik Moha Stuhlweissen-burg Szab.-Batthyan Polgardi Lepsény Siofok Szantod Boglar Bal.-Szt. György Komárváros Kanizsa Zákány Gola Berzencze Vizvar Babocsa Barcs Legrád Mura-Keresztur Kotor-Alsó-Domboru Murakirály Csakathurn	Peri transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen nach Stationen der Strecken Verona—Modena, Modena—Parma—Pladena—Cremona—Mantua, sowie westlich hievon gelegenen Stationen bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887, bezw. Localtarif	Variabel	Heller 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 266 264 262 258 256 248 246 238 228 220 214 214 214 214 214 214 214 214 214 214 214 214 inclus. ungar. Steuer	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1581	**Südbahn-Gesellschaft**		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse; ferner Mais und Gerste	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen in den nachstehenden begünstigten Relationen während der Begünstigungsdauer.*)** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen an industrielle Etablissements adressirt sein und von denselben zum Zwecke der Vermahlung, bezw. Verarbeitung bezogen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Tarif für den Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma**) als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

*) In dieses Quantum werden auch jene Getreidesendungen einbezogen, welche von ungar. Südbahnstationen zu sonst noch bestehenden Tarifen abgefertigt werden.

) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn **von den Mitgliedern des Tiroler Landes-Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Frachtbriefe durch den gedachten Verband zu erfolgen hat.

Frachtsatz pro 100 kg — Heller incl. ungar. Steuer

Von \ Nach	Kufstein	Kundl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen	Bozen	Trient	Roveredo	Lienz
Budapest S.B.	—	—			—	—	—	—	354	356	362	374	380	321
Promontor			—		—	—	—	—	354	356	362	374	380	317
Tétény			-		—	—	—	—	—	330	336	348	354	312
Tárnok	—	—				—	—	336	336	338	344	356	362	312
Martonvásár	350	346	346	346	346	346	344	344	344	346	352	364	370	306
Nyék	358	352	352	352	352	352	342	342	342	344	350	362	368	301
Velencze	364	358	358	358	358	354	340	340	340	342	348	360	366	296
Dinyés	364	358	358	358	358	352	338	338	338	340	346	358	364	292
Székesfehérvár	—	—	-		—	—	—	—	334	336	342	354	360	287
Moha	366	356	356	356	356	350	336	336	336	338	344	356	362	292
Bodaik	368	354	354	354	354	350	336	336	336	338	344	356	362	296
Moór	364	358	358	358	358	350	336	336	336	338	344	356	362	302
Új-Szőny		—		-	—	—	—	—	—	—	352	364	370	327
Szabad-Batthyán	358	352	352	352	352	344	330	330	330	332	338	350	356	282
Polgárdi	358	354	354	354	354	344	330	330	330	330	336	348	354	276
Lepsény	352	346	346	346	346	338	324	324	324	326	332	344	350	271
Siófok	348	342	342	342	342	332	318	318	318	316	322	334	340	261
Szántod	344	336	336	336	336	332	318	318	318	310	316	328	334	256
Boglár	332	322	322	322	322	322	318	318	308	300	306	318	324	246
Balaton-Szt. György	316	306	306	306	306	306	306	306	292	286	292	304	310	231
Komárváros	304	294	294	294	294	294	294	294	282	274	280	292	298	220
Kanizsa	294	286	286	286	286	286	286	286	268	266	272	284	290	211
Mura-Keresztúr	286	—	—	276	276	276	276	276	264	256	262	274	280	205
Zákány	294	284	284	284	284	284	284	284	272	266	272	284	290	211
Gola	298	290	290	290	290	290	290	290	278	270	276	288	294	216
Berzencze	302	294	294	294	294	294	294	294	278	270	276	288	294	220
Vizvár	312	302	302	302	302	302	302	302	288	280	286	298	304	226
Babócsa	316	306	306	306	306	306	302	302	292	286	292	304	310	231
Barcs loco	324	314	314	314	314	314	302	302	296	290	296	308	314	241
Gelse	302	294	294	294	294	294	294	294	278	270	276	288	294	220
Szt. Mihály-Pacsa	312	302	302	302	302	302	302	302	288	280	286	298	304	226
Györvár	—		—	292	292	292	292	292	292	294	300	312	318	245
Molnári		—	—		290	290	290	290	290	292	298	310	316	251
Csáktornya	270	264	264	264	264	264	264	264	264	266	272	284	290	184
Sziszek	354	342	340	332	328	310	—	—	—	298	304	316	322	259

Zugestandener Frachtsatz pro 100 Kilogramm — Heller incl. ungar. Steuer

Von \ Nach	Kufstein	Kundl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen	Bozen	Trient	Roveredo	Lienz
Budapest S.B.	—	—	—	—		—	—	—	342	338	344	356	362	302
Promontor	—	—	—	—	—	-		-	342	338	344	356	362	298
Tétény	—	—	—	—		—			-	328	334	346	352	294
Tárnok	—	—	—	—		—		332	328	324	330	342	348	290
Martonvásár	348	344	342	340	338	334	332	328	324	320	326	338	344	286
Nyék	344	340	338	336	334	330	328	324	320	316	322	334	340	280
Velencze	342	338	336	334	332	328	326	322	318	314	320	332	338	278
Dinyés	336	332	330	328	326	322	320	316	312	308	314	326	332	274
Székesfehérvár	—	—	—	—	—				308	304	310	322	328	269
Moha	336	332	330	328	326	322	320	316	312	308	314	326	332	274
Bodaik	344	340	338	336	334	330	328	324	320	316	322	334	340	279
Moór	346	342	340	338	336	332	330	326	322	318	324	336	342	283
Új-Szőny	—		—	—			—	—			338	350	356	310
Szabad-Batthyán	326	322	320	318	316	312	310	306	306	298	304	316	322	264
Polgárdi	326	322	320	318	316	312	310	306	302	298	304	316	322	260
Lepsény	318	314	312	310	308	304	302	298	294	290	296	308	314	255
Siófok	310	306	304	302	300	296	294	290	286	282	288	300	306	245
Szántod	302	298	296	294	292	288	286	282	278	274	280	292	298	238
Boglár	294	290	288	286	284	280	278	274	270	266	272	284	290	228
Balaton-Szt. György	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	212
Komárváros	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	202
Kanizsa	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	192
Mura-Keresztúr	282	—	—	274	272	268	266	262	258	254	260	272	278	185
Zákány	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	192
Gola	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	197
Berzencze	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	201
Vizvár	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	208
Babócsa	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	214
Barcs loco	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	220
Gelse	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	201
Szt. Mihály-Pacsa	286	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	276	282	208
Györvár	—	—	—	290	288	284	282	278	274	270	276	288	294	226
Molnári	—	—	—	—	288	284	282	278	274	270	276	288	294	233
Csáktornya	262	258	256	254	252	248	246	242	238	234	240	252	258	167
Sziszek	320	316	314	312	310	306	—	—	—	292	298	310	316	244

Nachlass vom bestehenden Frachtsatz pro 100 Kilogramm — Heller

Von \ Nach	Kufstein	Kundl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen	Bozen	Trient	Roveredo	Lienz
Budapest S.B.	—	—	—	—	—	—	—	-	12	18	18	18	18	19
Promontor	—	—	—	—	—	—	—	—	12	18	18	18	18	19
Tétény	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	2	18
Tárnok	—	—	—	—	—	—	—	4	8	14	14	14	14	22
Martonvásár	2	2	4	6	8	12	12	16	20	26	26	26	26	20
Nyék	14	12	14	16	18	22	14	18	22	28	28	28	28	21
Velencze	22	20	22	24	26	26	14	18	22	28	28	28	28	18
Dinyés	28	26	28	30	32	30	18	22	26	32	32	32	32	18
Székesfehérvár	—	—	—	—	—	—	—	—	26	32	32	32	32	18
Moha	30	24	26	28	30	28	16	20	24	30	30	30	30	18
Bodaik	24	14	16	18	20	20	8	12	16	22	22	22	22	17
Moór	18	16	18	20	22	18	6	10	14	20	20	20	20	19
Új-Szőny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	14	14	17
Szabad-Batthyán	32	30	32	34	36	32	20	24	24	34	34	34	34	18
Polgárdi	32	32	34	36	38	32	20	24	28	32	32	32	32	16
Lepsény	34	32	34	36	38	34	22	26	30	36	36	36	36	16
Siófok	38	36	38	40	42	36	24	28	32	34	34	34	34	16
Szántod	42	38	40	42	44	44	32	36	40	36	36	36	36	18
Boglár	38	32	34	36	38	42	40	44	38	34	34	34	34	18
Balaton-Szt. György	30	24	26	28	30	34	36	40	30	28	28	28	28	19
Komárváros	18	12	14	16	18	22	24	28	20	16	16	16	16	18
Kanizsa	8	4	6	8	10	14	16	20	6	8	8	8	8	19
Mura-Keresztúr	4	—	—	2	4	8	10	14	6	2	2	2	2	20
Zákány	8	2	4	6	8	12	14	18	10	8	8	8	8	19
Gola	12	8	10	12	14	18	20	24	16	12	12	12	12	19
Berzencze	16	12	14	16	18	22	24	28	16	12	12	12	12	19
Vizvár	26	20	22	24	26	30	32	36	26	22	22	22	22	18
Babócsa	30	24	26	28	30	34	32	36	30	28	28	28	28	17
Barcs loco	38	32	34	36	38	42	32	36	34	32	32	32	32	21
Gelse	16	12	14	16	18	22	24	28	16	12	12	12	12	19
Szt. Mihály-Pacsa	26	20	22	24	26	30	32	36	26	22	22	22	22	18
Györvár	—	—	—	2	4	8	10	14	18	24	24	24	24	19
Molnári	—	—	—	—	2	6	8	12	16	22	22	22	22	18
Csáktornya	8	6	8	10	12	16	18	22	26	32	32	32	32	17
Sziszek	34	26	26	20	18	4	—	-	—	6	6	6	6	15

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
1582	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Cilli Hrastnigg Trifail Sagor	Cormons transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane. Sendungen müssen mit directen, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen expedirt werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	82 70 70 70	72 62 62 60	10 8 8 10	Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
									Heller					
1583	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Cilli Hrastnigg Trifail Sagor	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane. Sendungen müssen nach überseeischen Destinationen, mit Ausnahme von Istrien, expedirt werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	74 62 60 60 bezw. incl. ungar. Steuer	62 54 52 52	12 8 8 8	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Anschluss der den Export per mare nachweisenden Original-Schiffsconnossements, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1584	Südbahn-Gesellschaft		Grieskohle	Trifail	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane. Sendungen müssen nach der italienischen Ostküste verschifft werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	60 Heller, bezw. inclus. ungar. Steuer	46 Heller, bezw. inclus. ungar. Steuer	14 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe unter Anschluss der den Export per mare nachweisenden Original-Schiffsconnossements, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1585	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Baumwollgarne und Baumwollwaaren, gemeine	Ronchi	Klagenfurt	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	324 Heller	292 Heller	32 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1586	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Reservebestandtheile, Betriebsmaterialien etc.: Secundärzugsmaschinen sammt Tender und für Schlepptender, auf eigenen Rädern laufend; Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend; Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend	Leoben	Vordernberg (und vice versa)	Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif		**ö. W. fl. 2·20 per Tendermaschine oder per Schlepptender**; ö. W. fl. 1·50 per Personenwagen; ö. W. fl. 0·80 per Lastwagen. Bei Aufgabe als Eilgut 8 kr. pro 100 kg; bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 4 kr. pro 100 kg, und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen 3·1 kr. pro 100 kg		Im Kartirungswege		
1587	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Roh- und Sandzucker	Wenn während der Zeit vom **18. October 1895 bis Ende August 1896** von den im Ausnahmetarife Nr. 16 des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887 benannten Stationen auf der Route **via Wien—Peri mindestens 1000 Wagen = 10000 Tonnen** Roh- oder Sandzucker mit der Bestimmung nach Genua, S. Martino, Buonalbergo, Sampierdarena und Rivarolo Ligure zur Beförderung gelangen, so wird für Sendungen von den Stationen Austerlitz, Brünn und Raitz der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann für Sendungen von den im bezeichneten Ausnahmetarife Nr. 16 benannten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, mit Ausnahme von Bedihošt, Prossnitz und Wrbatek, auf die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes ein Frachtnachlass von Francs 10 pro Wagen gewährt.								Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1588	Südbahn Gesellschaft		Mineralkohle	Trifail und Sagor	Cormons transit	**Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane. Sendungen müssen mit directen, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen expedirt werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	70 Heller	50 Heller	20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1589	Südbahn-Gesellschaft		Schweiss- und Puddelschlacken	Graz S.B. transit	Leoben S.B. transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen mit directen, nach Přibram lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	34 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1590	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Getreide	Den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Südwest-Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1894	Verschieden	Die in nachstehender Tabelle enthaltenen Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		Die bewilligten Frachtsätze werden auch in jenem Falle angewendet, wenn die Sendungen in den Lagerhäusern der Csáktornyaer Actiengesellschaft oder in den Marburger Lagerhäusern der Steierischen Escompte-Bank eingelagert und von diesen innerhalb der normirten Frist auf Basis des Südwest Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifes reexpedirt werden

Frachtsatz pro 100 kg in Heller

Von \ Nach	Bruck a. d. M.	Cilli	Görz	Graz S.B.	Kalsdorf	Klagenfurt	Kranichsfeld	Laibach	Leibnitz	Leoben	Marburg	Paternion-Feistritz	Pernegg	Puntigam	Spital a. d. D.	Villach	Wildon
Dombovár	192	140	—	161	151	197	125	199	136	200	130	221	186	156	232	216	140
Döbrököz	196	144	228	165	155	201	129	203	140	204	134	225	190	160	236	220	144
Gyánt	202	150	234	171	161	207	135	209	146	210	140	231	196	166	242	226	150
Kurd-Csibrák	196	144	—	165	155	201	129	203	140	204	134	225	190	160	236	220	144
Sárosa	—	—	—	—	—	—	151	—	162	—	—	—	—	—	—	—	—
Szent-Ágota	218	166	250	187	177	223	151	225	162	226	156	247	212	182	258	242	166
Szakály-Högyész	196	144	—	165	155	201	129	203	140	204	134	225	190	160	236	220	144
Szolgaegyháza	224	172	256	193	183	229	157	231	168	232	162	253	218	188	264	248	172

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1591	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	Złoczów	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1895	Ausnahmetarif für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Galizien und der Bukowina vom 1. August 1892 sammt zugehörigen Nachträgen	Schnitt-Tafel II vom Schnittpunkte bis: 52 kr.	49 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1592	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Steinkohle, Coaks und Briquetts	Trzebinia	Złoczów	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1895	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. August 1892 sammt zugehörigen Nachträgen	kr. 57·3	kr. 54·3	kr. 3	Im Kartirungswege		
				Szczakowa					60·3	57·3	3			
				Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, ferner von den Stationen Mähr.-Ostrau, Hruschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie von den Stationen Dombrau und Karwin der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn					Frachtsätze vom Schnittpunkte: kr. 52	kr. 49	kr. 3			
1593	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Grubenholz bis zu 6·3 m Länge	Rattimau	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	13·—	7·15	5·85	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
1594	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 finden für Sendungen der Zuckerraffinerie in Doudleb die im Localgütertarife der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn bereits enthaltenen, resp. die in Verbandsverkehren für Doudleb bestehenden Frachtsätze Anwendung.									Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, resp. bei abgehenden Sendungen gegen Vorlage der Aufnahmsscheine oder Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1897	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1595	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Graphit a) des Ausnahmetarifes 15 a; b) des Ausnahmetarifes 15 b	Trieben	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893		Pfge. a) *) 170 b) *) 126		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für die Frachtsätze unter a*) 10 Pfge., unter b*) 5 Pfge. pro 100 kg
					Aussig-Landungsplatz					a) 175 b) 126				
					Schönpriesen-Umschlag					a) *) 165 b) *) 121				
					Dresden-Elbkai					a) 199 b) 148				
1596	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	a) Zucker aller Art b) Melasse	Przeworsk	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Galizien vom 1. Jänner 1893		Pfge. a) *) 251 b) *) 211		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					a) *) 246 b) *) 206				
					Dresden-Elbkai					a) 287 b) 240				
1597	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Eisenbahnschienen. Schienenbefestigungsmittel und Weichen der Pos. E—6 des Tarifes, Theil I, der Oest.-Ungar.-Bosnischen und Herzegowinaischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 als Frachtgut	Kladno (Station)	Prag (Bubna) transit (für Sendungen nach Zwittau)	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 1050 t (à 1000 kg)** 2. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1895 bis 30. November 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	12·4 kr. ö. W.*)	10·8 kr. ö. W.*)	1·6 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, bis längstens 31. December 1896 vorgelegt werden müssen und nicht zurückgestellt werden	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

*) In diesem Frachtsatze ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno nicht inbegriffen; dieselbe gelangt daher besonders zur Einhebung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1598	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Boryslaw	Pózsony Fiókpályaudvar (Pressburg Filialbahnhof)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Directer Frachtsatz besteht nicht	96 kr.		Im Kartirungswege		
1599	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	den unten angeführten österr. Stationen (und umgekehrt)	den unten angeführten Stationen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen (und umgekehrt)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. December bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Theil III, Heft 4 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Verbandsgütertarifes vom 1. November 1888		die unten angeführten Frachtsätze		Im Kartirungswege		

a) Frachtsätze in Mark für 100 Kilogramm
b) Coursdifferenzen in Pfennig für 100 Kilogramm

Von oder nach		Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Gewitsch-Jaromeric	Gross-Opatowitz	Namiescht	Olmütz-Stadt und Olmütz-Neugasse	Přikaz	Prossnitz Localbahn	Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Olmütz	Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Olmütz	Prossnitz
Amberg	a)	2·56	2·58	2·78	2·65	2·77	2·71	2·61	2·61	2·71
	b)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Augsburg	a)	3·27	3·29	3·21	3·08	3·20	3·07	3·04	3·04	3·07
	b)	2	2	4	3	4	4	3	3	4
Kempten	a)	3·65	3·67	3·53	3·40	3·52	3·39	3·36	3·36	3·39
	b)	4	4	4	3	4	4	3	3	4
München C.B.	a)	3·07	3·09	2·95	2·82	2·94	2·81	2·78	2·78	2·81
	b)	4	4	4	3	4	4	3	3	4
München O.B.	a)	3·03	3·05	2·91	2·78	2·90	2·77	2·74	2·74	2·77
	b)	4	4	4	3	4	4	3	3	4
München S.B.	a)	3·05	3·07	2·93	2·80	2·92	2·79	2·76	2·76	2·79
	b)	4	4	4	3	4	4	3	3	4
Nürnberg C.B.	a)	2·79	2·81	3·01	2·88	3·00	2·94	2·84	2·84	2·94
	b)	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Regensburg	a)	2·64	2·66	2·86	2·73	2·85	2·79	2·69	2·69	2·79
	b)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Selb	a)	2·21	2·23	2·43	2·30	2·42	2·36	2·26	2·26	2·36
	b)	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Waldsassen	a)	2·14	2·16	2·36	2·23	2·35	2·29	2·19	2·19	2·29
	b)	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Die unter b) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt gelassen werden. In den Frachtsätzen ist eine Gebühr für die zollamtliche Abfertigung nicht enthalten. Durch dieselben werden die in Nr. 114 dieses Blattes vom 28. September 1895, unter fortl. Nr. 1405, publicirten Frachtsätze aufgehoben. Die Anstosstaxen in der Tariftabelle I des vorerwähnten Tarifes können zur Bildung directer Frachtsätze zwischen den unten bezeichneten österreichischen Stationen und den in der Tariftabelle I angeführten bayerischen Stationen in der daselbst angegebenen Weise benützt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1600	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 2 D des Tarifes, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina	oder nach: einer der im Schnitt-Tarife II a und III a des Tarifes, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	oder von: Stahlhammer (Station der Preussischen Staatsbahnen, Directionsbezirk Kattowitz)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. November 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Ausnahmetarif D

Abtheilung α

Vom Schnittpunkte bis	Im Verkehre mit: Friedrichshütte, Jeleśnia, Lackowice, Milówka, Raycza, Sól, Sucha, Węg.-górka der **k. k. österr. Staatsbahnen** und Andrichau, Bielitz, Ernsdorf, Kenty, Klecza gorna, Kozy, Lodygowice, Saybusch, Skotschau und Wadowice der **k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Podgórze-Bonarka und Podgórze-Płaszów der **k. k. österr. Staatsbahnen** und Krakau, Krzeszowice, Podgórze - Bonarka, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzów der **k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	den übrigen österreichischen Stationen
	für 100 Kilogramm in Pfennig		
Stahlhammer	28	20	21

Abtheilung β

Vom Schnittpunkte bis	Im Verkehre mit: Friedrichshütte, Jeleśnia, Milówka, Raycza, Sól, Węgierska-górka der **k. k. österr. Staatsbahnen**	sämmtlichen übrigen österreichischen Stationen
	für 100 Kilogramm in Pfennig	
Stahlhammer	40	26

1601 K.k.St.B.

Die in Nr. 111 dieses Blattes vom 21. September 1895, auf Seite 1674, unter fortl. Nr. 1382, enthaltene Publication wird dahin ergänzt, dass die daselbst unter den Frachtsätzen angegebenen, mit b bezeichneten Coursunterschiedsbeträge **ab 1. November 1895** bis auf Weiteres **unberücksichtigt** gelassen werden.

1602 K.k.St.B.

Die in Nr. 115 dieses Blattes vom 1. October 1895, auf Seite 1722, unter fortl. Nr. 1424, enthaltene Publication wird dahin ergänzt, dass die unter den Frachtsätzen angegebenen Coursunterschiedsbeträge **ab 1. November 1895** bis auf Weiteres **unberücksichtigt** gelassen werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1603	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine der Position 8—57 des Tarif-Theiles I	Andorf Taufkirchen	Budapest- dunaparti teher p. u., fővárosi közraktárak, Józsefváros, Lipótváros, nyugoti palyaudvar, déli vasut (Südb.), Kelenföld Ó-Buda állatorigát	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	64·5 kr.		Im Kartirungswege		
1604	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Regiegüter der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, und zwar: 1. Eilgüter, gewöhnliche 2. Sperrige Güter, dann Stückgüter der Classen I u. II 3. Wagenladungsgüter der Classe A 4. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Im Verkehre auf sämmtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina (exclus. der Eisenbahn Lemberg-Bełzec [Tomaszów], dann exclus. der Kolomeaer und Bukowinaer Localbahnen		Einhaltung der tarifarischen Bestimmungen. Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen eine Dienststelle der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Absender und Empfänger erscheint	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	zu 1: 1 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 5 kr. Mgb. pro 100 kg zu 2: 0·41 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg zu 3: 0·26 kr. pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg zu 4: 0·23 kr. pro 100 kg und 1 km. plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine Dienststelle der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Absender und Empfänger lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Aufnahmsscheine, welche quartaliter längstens bis Ende Februar 1897 vorzulegen sind	
1605	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Verschiedene Artikel	verschiedenen Stationen	den Umschlagplätzen Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie in umgekehrter Richtung	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Nachtrag V zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Tarife im Abschnitte III, „Ausnahmetarife im Rückvergütungswege", bezeichneten Documente	Die vollständigen, auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. November 1895 in Kraft tretenden Nachtrag V zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich enthalten

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1606	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mauerziegel aus Lehm, gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon, in die Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I rangirend	Sebenico	Siverić	Aufgabe als Frachtgut bei Verladung in rückrollenden Kohlenwagen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	12 kr.	10 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1607	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen		Die im Tarife, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, giltig vom 1. August 1895, enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von **Triest** und **Fiume** nach Granica und Szczakowa gelten unter sonstiger Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, auch für nach Sosnowice loco bestimmte Sendungen.										
1608	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Malz	Mit Wirksamkeit vom 15. October 1895 wird das in Nr. 113 dieses Blattes vom 26. September 1895 unter fortl. Nr. 1397 publicirte Frachtzugeständniss für Malzsendungen, wie folgt, erweitert: 1. Es finden die bezüglichen Frachtnachlässe unter den gleichen Bedingungen auch Anwendung auf Transporte, welche in Triest, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Hafen Rosawitz mit der Eisenbahn anlangen und daselbst nach ausländischen Stationen mittelst Schiff weiter versendet werden. 2. Ausser den Frachtbrief-Duplicaten über den Bahntransport bis zu den vorgenannten Umschlagplätzen sind von der einreichenden Firma die Schiffsconnossements, bezw. Schiffs-Ladescheine, aus welchen die Verschiffung nach einer ausländischen Station zu entnehmen sein muss, vorzulegen.										
1609	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Zuckerrüben	Zborowitz	Nezamislitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 17·9	kr. 16·1	kr. 1·8	Im Kartirungswege		
				Zdounek					16·3	14·1	2·2			
			2. Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Nezamislitz	Zborowitz				14·9	13·1	1·8			
					Zdounek				13·3	11·1	2·2			
1610	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk, gebrannt	Schimitz	Segen-Gottes	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	14·1 kr.	12·0 kr.	2·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1611	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle in vollen Wagenladungen	**Ergänzung.** Kohlensendungen nach Semmering, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, welche auf Grund der vom 1. November 1895 giltigen Frachtsätze des Nachtrages I zum Tarife für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894 abgefertigt werden, werden in das im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 29. November 1894 unter fortlaufender Nr. 2143 verlautbarte Zugeständniss einbezogen, und ist die Station Semmering in Gruppe IV (Achau etc.) einzureihen.										

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 122. Wien, 17. October 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 2. September 1895*) für die Localbahn Stramberg-Wernsdorf.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Stramberg nach Wernsdorf gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens dem genannten Concessionär diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen dem Concessionär das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Wernsdorf der Linie Kojetein—Bielitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Stramberg der Stauding-Stramberger Localbahn.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär durch Erlag einer Caution von 2000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht zur Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

---

*) Enthalten in dem am 11. October 1895 ausgegebenen LXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 149.

§ 5.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefondes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der ausgegebenen Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Der Concessionär ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn, insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine directe Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung des Concessionärs zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch den Concessionär zu vergüten.

Im Uebrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 11.

Der Concessionär ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Erfolgt die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres nach Inbetriebsetzung der Bahn, so ist der Einlösungspreis nach dem durchschnittlichen Reinertrage der beiden günstigsten, der Einlösung vorausgegangenen Betriebsjahre zu berechnen.

2. Sollte der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass dem Concessionär während der noch übrigen Concessionsdauer das Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw., insofern der im Absatze 2 vorgesehene Fall eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjähigen, am 30. Juni und 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und dem Concessionär das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am zweiten Tage des Monates September im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und fünf, Unserer Reiche im siebenundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Kielmansegg m. p. **Böhm** m. p. **Wittek** m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Stramberg nach Wernsdorf

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Stramberg nach Wernsdorf ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km pro Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892) für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von dem genannten Amte zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebführung allen Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt dem Concessionär die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von dem Concessionär, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 6·6 km lange Bahnlinie beginnt in der Station Stramberg der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn, wobei der Uebergang von der Geleiseanlage der Localbahnstation auf jene der bestehenden Station durch eine einfache Geleiseverbindung vermittelt wird.

Sodann wird die Trasse in vorwiegend südlicher Richtung bis zur Station Wernsdorf der Linie Kojetein-Bielitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn geführt, und erfolgt der Anschluss an diese letztere Station in ähnlicher Weise wie in Stramberg.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen; gegenseitige Wagenbenützung.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in den Stationen Stramberg und Wernsdorf herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre Vereinbarungen mit den Verwaltungen der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber etwa abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit den Verwaltungen der Anschlussbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 150 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium erlassenen diesbezüglichen Vorschriften massgebend.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 150 m hat unter Zugrundelegung der Constante 3000 m zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

In den Bögen hat eine Ermässigung der Bahnneigung im Sinne der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausystem XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht pro laufendes Meter mit 13 Querschwellen auf 9 m Schienenlänge auszuführen.

Die Schwellen haben bei einer Länge von 2·3 m eine Höhe von 15 cm und eine Breite von 15 cm an der oberen Fläche und 22 cm an der Auflagfläche zu erhalten.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug“.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Länge und Geleisezahl der Stationen, sowie die Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium ergehenden Weisungen zu bemessen.

Beide Stationen der Linie haben Passagieraborte zu erhalten.

Die Namen der Stationen und etwaigen Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung zu versehen.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich derselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstationen Stramberg und Wernsdorf herzustellenden Signal- und Weichensicherungsanlagen sind in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit den Verwaltungen der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn abzuschliessenden Vereinbarungen einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt die Entscheidung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

1. 2 Tenderlocomotiven mit je 3 gekuppelten Achsen;
2. 2 Personenwagen;
3. 1 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen);
4. 10 Lastwagen verschiedener Gattungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf im voll ausgerüsteten Zustande 14 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen und in beiden Richtungen Anschlüsse für die Dampfheizung und die durchgehende Bremsvorrichtung.

Die Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und mit durchgehenden Bremsen, sowie mit Spindelbremsen zu versehen.

Sämmtliche Lastwagen sind mit den Rohrleitungen für die Dampfheizung und für die durchgehenden Bremsen zu versehen.

Ausserdem erhalten mindestens 50 Percent aller Lastwagen Bremsvorrichtungen, welche vom Wagen aus bethätigt werden können, und sind letztere mit gedeckten und geschlossenen Bremssitzen auszuführen.

Die Pläne für die Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort dem von der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien bestellten Conservator Dr. Josef Vyvlecka, Domvicar in Olmütz, unter gleichzeitiger Berichterstattung zu übersenden.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission, bezw. des obgenannten Conservators Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird der Concessionär sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von dem Concessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 20. September 1895.

Der Leiter des k. k. Handelsministeriums:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Rosenburg durch das Kampthal nach Zwettl.

Das k. k. Handelsministerium hat dem behördlich autorisirten Civilingenieur Franz Roth in Wien im Vereine mit dem Privatier Josef Langthaler in Hainfeld die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Rosenburg der k. k. Staatsbahnlinie Siegmundsherberg-Horn—Hadersdorf durch das Kampthal nach Zwettl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 15. September 1895. Z. 52.079.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Misslitz zum Markte Misslitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem behördlich autorisirten Civilingenieur Carl Biberle in Brünn im Vereine mit dem Ingenieur Emil v. Klapka in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Misslitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Markte Misslitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. October 1895. Z. 53.490.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Leibnitz der Südbahnlinie Wien—Triest zur Station Pölfing-Brunn der k. k. priv. Graz-Köflacher Bahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Gutsbesitzer in Gleinstätten, Edmund Freiherrn v. Wucherer, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Leibnitz der Südbahnlinie Wien—Triest über Heimschuh, Fresing und Gleinstätten zur Station Pölfing-Brunn der Linie Lieboch—Wies der k. k. priv. Graz-Köflacher Bahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 6. October 1895. Z. 52.904.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Wenn die Oeffentlichkeit eines Weges bestritten wird, ist unter Zuziehung der Parteien die Lage und Beschaffenheit desselben festzustellen, sowie durch Gedenkmänner zu constatiren, ob der Weg dem öffentlichen Verkehre gewidmet war und ist.

In einem gegebenen Falle war übereinstimmend vom Bezirksausschusse und vom Landesausschusse erkannt worden, dass der über die Cat.-Parc. Nr. X in der Gemeinde Z. führende Weg ein öffentlicher Gemeindeweg sei. Dieser Entscheidung wurde als Thatbestand zu Grunde gelegt, dass der fragliche Weg sowohl im Cataster wie auch im Grundbuche als ein öffentliches Gut eingetragen ist, dass ferner laut des Ergebnisses der von der Bezirkshauptmannschaft durchgeführten Erhebung dieser Weg bis zum Jahre 1870 von Jedermann unbehindert benützt wurde, und dass endlich dieser Weg zwei parallel laufende öffentliche Wege verbindet. Die von der Gemeinde erhobenen Einwendungen und das von ihr angeführte Moment, dass die Parcelle schon im Hinblicke auf die dieselbe durchbrechenden Schluchten jedes Merkmales eines öffentlichen Weges entbehre, blieb unberücksichtigt.

Ueber Beschwerde der Gemeinde hob der Verwaltungs-Gerichtshof die angefochtene Entscheidung des Landesausschusses nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, wegen mangelhaften Verfahrens auf, von folgenden Erwägungen ausgehend: Die Qualificirung eines Gemeindeweges erscheint davon abhängig, ob der betreffende Weg dem öffentlichen Verkehre gewidmet ist. Da sonach für die Frage der Oeffentlichkeit einer Communication nur die thatsächlichen Verhältnisse, nicht aber die Eintragungen im Cataster und im Grundbuche massgebend sind, welche mit diesen Verhältnissen nicht immer nothwendig übereinstimmen müssen, so kann es bei der Lösung der vorliegenden Streitfrage nur darauf ankommen, ob die thatsächlichen Verhältnisse im concreten Falle für die Qualificirung der strittigen Communication als einer öffentlichen sprechen.

Nachdem die Gemeinde Z. in ihrem Recurse gegen die Entscheidung des Bezirksausschusses, welche sich lediglich auf die von der Bezirkshauptmannschaft vorgenommene, übrigens auch für die Klarstellung des Streitfalles überhaupt nicht ausreichende Erhebung gestützt hat, die Oeffentlichkeit des Weges bestritten hat, so wäre es Sache der zur Entscheidung in dieser Angelegenheit berufenen autonomen Behörden gewesen, im Wege eines unter Zuziehung der Parteien vorzunehmenden Augenscheines die Lage und Beschaffenheit dieses Weges festzustellen, sowie durch Einvernehmung an der Sache betheiligter Gedenkmänner zu constatiren, ob der fragliche Weg dem öffentlichen Verkehre gewidmet war und gewidmet ist; erst auf Grund einer derartigen, jeden Zweifel ausschliessenden Erhebung wäre die Entscheidung zu fällen gewesen.

(Erkenntniss vom 6. April 1894, Z. 1392; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 362.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Erweiterung der Station Blowitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Blowitz für den 17. October anberaumt. (G.-I.-Z. 18.926.)

— (Linie Olmütz—Cellechowitz: Erweiterung der Station Cellechowitz und Anlage eines Verladeplateaus: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Cellechowitz und für die Anlage eines Verladeplateaus in der nächstgelegenen Haltestelle Rittberg für den 19. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric betraut. [G.-I.-Z. 19.065.]

— (Linie Oswięcim—Podgórze: Herstellung von Wächterhäusern: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung von zwei neuen Wächterhäusern in den Gemeinden Lagiewniki und Podgórze für den 16. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Leo Kurykowski betraut. [G.-I.-Z. 18.408.]

— (Linie Zwardon—Neu-Sandez: Herstellung eines Durchlasses: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines gemauerten Durchlasses in der Station Zaryte bei km 112·655 für den 21. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Carl Fetter betraut. [G.-I.-Z, 18.527.]

— (Linie Stryj—Husiatyn: Anbau an ein Pumpenhaus: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für den Anbau an das Pumpenhaus am Zbruczflusse in der Station Husiatyn für den 24. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Julian Kokurewicz betraut. [G.-I.-Z. 18.761.]

— (Linie Stroże—Zagorz: Verlängerung, beziehungsweise Umgestaltung eines Industriegeleises: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung, beziehungsweise Umgestaltung des Industriegeleises von km 23·1/2 zur Naphtharaffinerie in Libusza für den 26. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Usłyanowski betraut. [G.-I.-Z. 18.973.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Kladno—Kralup: Bauliche Herstellung in Duby.) In der Station Duby wurde eine Wasserreinigungsanlage hergestellt. [19. September, Z. 54.598.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Bielitz—Kalwarya: Umbau einer Inundationsbrücke: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für den Umbau der bei km 42·8/9 befindlichen Inundationsbrücke über den todten Arm des Skawaflusses für den 19. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Usłyanowsky betraut. [G.-I.-Z 18.740.]

— (Linie Wien—Krakau: Herstellung eines Wächterhauses.) In der Haltestelle Stillfried wurde ein neues Wächterhaus hergestellt. [23. September, Z. 55.540.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Normalplan für Glockensignalthürme.) Der Normalplan für freistehende blecherne Glockensignalthürme wurde genehmigt. [21. September, Z. 55.163.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseverbindung: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Verbindung der Linie Porzellangasse mit den Geleisen der Linie Wallensteinstrasse am Althanplatze im

IX. Bezirk, die politische Begehung auf den 18. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 19.662.]

— (Umänderung der Haltestelle „Arsenalweg": Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Localcommission hinsichtlich des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Umänderung der facultativen Haltestelle „Arsenalweg" in eine obligatorische und Verlegung der derzeit vis-à-vis der Abfahrtsseite des Südbahnhofes befindlichen Haltestelle, auf den 18. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. (G.-I.-Z. 19.661.)

— (Geleiseanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Geleiseanlage in der Vorgartenstrasse und einer Trasseänderung in der Kronprinz Rudolf-Strasse, die politische Begehung auf den 18. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 19.663.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Abänderung der Bezeichnung der Station Wobratain.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Tábor—Ober-Cerekwe der Böhm.-mähr. Transversalbahn gelegenen Station „Wobratain" ist mit 1. October in Wobratain-Černowitz abgeändert worden. [Z. 59.570.)

Schleppbahn zur fürstlich Schwarzenberg'schen Zuckerfabrik in Postelberg. (Locomotivprüfung.) Am 5. September fand die technisch-polizeiliche Prüfung der im Jahre 1895 bei Krauss & Comp. in Linz neuerbauten Tenderlocomotive Fabriksnummer 3274, welche für den Zugförderungsdienst auf der Schleppbahn von der Station Priesen-Postelberg zur fürstlich Schwarzenberg'schen Zuckerfabrik in Postelberg bestimmt ist, statt. Die Locomotive hat zwei unter einander gekuppelte, vor dem Feuerkasten liegende Achsen, von welchen die rückwärtige die Triebachse ist, einen innerhalb der Räder liegenden Rahmen, welcher zwei Wasserkasten für Speisewasser in sich schliesst, ferner zwei horizontale, ausserhalb liegende Dampfcylinder und Stephenson'sche Steuerung. Das Kesselgewicht ist durch vier Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Kesselarmatur ist vollständig; es befinden sich auf der Locomotive zwei Injectoren, ein Kobel-Rauchfang mit Funkenschirm, eine auf beide Achsen mit je zwei Bremsschuhen wirkende Hebelbremse, gut construirte Stoss- und Zugvorrichtungen und vorne und rückwärts gut angebrachte Bahnräumer. Gesammtgewicht in betriebsfähigem Zustande 14.300 kg. Bei den Probefahrten wurde eine Geschwindigkeit bis 20 km per Stunde erreicht. In Anbetracht des günstigen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung obwaltet bezüglich der erprobten Tenderlocomotive gegen die Benützung zum Zugförderungsdienste auf der genannten Schleppbahn keinerlei Anstand. [H.-M.-Z. 52.753.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Pápa-Csorna. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 119 vom 4. October und die darauffolgenden Nummern verlautbart die mit Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers vom 22. Juni 1895, Z. 45.634, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Pápa-Csorna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 111) erflossene Concessionsurkunde. Der Concessionär dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und zu betreibenden Localbahn ist Ernst Ritter v. Lindheim (bezw. dessen Rechtsnachfolger). Das Actiencapital der von der Station Pápa der Linie Györ—Szombathely—Fehring der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden und diese in der Station Csorna mit der im Eigenbetriebe stehenden Eisenbahn Györ—Csorna—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth verbindenden, 35·8 km langen Localbahn Pápa—Csorna ist mit 1,216.100 fl. bemessen, von welcher Summe 71.600 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfallen. Als Stationen sind bestimmt:

1. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Pápa der Linie Györ—Szombathely—Fehring.
2. Marczaltö, Station für den Gesammtverkehr;
3. Szány-Szent-András (wie 2) und Wasserstation;
4. Egyed-Csonak (wie 2);
5. Bába-Pordány (wie 2);
6. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Einmündungsstation Csorna der Linie Györ—Csorna—Sopron—Ebenfurth.

Haltestellen und Ausweichen können auch nachträglich nach Bedarf errichtet werden.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat dem Miskolczer Advocaten Josef Szabó zufolge Erlass vom 2. October, Z. 58.409, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Miskolcz der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, mit Berührung der Diósgyörer Stahl- und Schienenwalzwerke der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bis Alsó-Hámor (Comitat Borsód) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirter Bau einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Miskolcz. (Ausführungsbeschluss.) Das Municipium der Stadt Miskolcz hat den Beschluss gefasst, eine vom Bahnhofe ausgehende und im Bereiche der Stadt diese in mehreren Richtungen durchkreuzende Strassenbahn mit elektrischem Betriebe zu erbauen. Die noch im Laufe des Herbstes in Angriff zu nehmenden Arbeiten sollen derart betrieben werden, um die Bahn bis Frühjahr 1896 dem Betriebe übergeben zu können.

Projectirte Localbahn Jászberény—Süly-Sáp. (Ausführungsbeschluss.) Das Municipium der Stadt Jászberény im Vereine mit den sonstigen Interessenten hat den Ausbau der projectirten Localbahn Jászberény—Süly-Sáp (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78, Vorconcession Post 1 a, b, c) durch Gewährung bedeutender Subventionen zu fördern beschlossen. Die projectirte Linie zweigt von der Station Jászberény der Linie Hatvan—Jászberény—Szolnok der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ab und wird diese in der Station Süly-Sáp (zwischen Budapest und Szolnok) mit der Hauptlinie Budapest—Süly-Sáp—Arad—Tövis verbinden und die bisherige Entfernung zwischen Budapest und Jászberény um 23 km abkürzen. Die nach Ausbau der Linie Jászberény—Süly-Sáp gleichfalls projectirte Fortsetzung derselben wird sie von Jászberény aus mit der als Sackbahn endigenden Linie Ujszász—Jász-Apati, von dort aus in der Station Heves mit der Linie Kis-Terenne—Káal-Kapolna—Heves—Kis-Ujszállás, weiterhin von Heves aus in der Station Poroszló mit der Linie Füzes-Abony—Poroszló—Tisza-Füred—Debreczen und schliesslich nächst Poroszló und gegenüber der Station Tisza-Füred mit der Theiss verbinden und in dieser Combination die derzeit kürzeste Verbindung des mittleren Theissgebietes mit Budapest bedeuten.

Nógráder Comitatsbahnen. (Constituirende Generalversammlung.) Am 7. October fand in Budapest unter Vorsitz des Generaldirectors des Budapester Bankvereines Leo Lánczy die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft der Nógrader Comitatsbahnen (Nógrad vármegyei helyi érdekü reszvény-társaság [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110]) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über seine bisherige Thätigkeit im Interesse der Realisirung des Projectes zur Verlesung. Diesem zufolge beträgt das Actiencapital 9,064.600 Kronen, wovon 2,726.200 Kronen in Stammactien placirt sind, für 6,338.400 Kronen aber Prioritätsactien emittirt wurden. Die Eisenbahnlinie, welche von der Station Losoncz aus die Hauptlinie Budapest—Hátvan—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der derzeit als Sackbahn endigenden Eypelthalbahn (Párkány-Nána—Csata—Balassa-Gyarmath) und von dort aus in südlicher Richtung diese in der Station Aszód neuerdings mit der Hauptlinie Budapest—Hátvan—Ruttka verbindet, ist 110 km lang. Den Betrieb werden während der ganzen Concessionsdauer die kgl. Ungarischen Staatsbahnen besorgen. Der Bau der Linie ist dem Bauunternehmer Michael Pollacsek übertragen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an die bisherigen Gerenten erfolgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath, wobei zu bemerken ist, dass in der Direction zwei Stellen dem kgl. Ungarischen Handelsministerium und dem Comitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun zur Besetzung vorbehalten wurden. In einer der Generalversammlung folgenden Sitzung des Directionsrathes wurden August Pulszky zum Präsidenten und Johann Szilovszky zum Vicepräsidenten der Direction gewählt.

Schiffahrt.

Europäische Donau-Commission. (Programm der Herbstsession 1895.) Auf dem Programme der für den 30. October einberufenen Herbstsession der Europäischen Donau-Commission stehen folgende Gegenstände: Die Reorganisation der Flusslootsen-Agentien, gewisse bei der Zahlung der Schifffahrtsgebühren zu gewährende Erleichterungen, die Revision des Schiffahrtsgebührentarifes, die Anerkennung des Vorliegens höherer Gewalt bei jenen Unfällen, welche den Postpacketschiffen ausserhalb des Schwarzen Meeres zustossen und dieselben an der genauen Einhaltung des vorgeschriebenen Itinerärs verhindern, sowie die daraus sich ergebende Gebührenbehandlung im Falle verspäteten Eintreffens an den Donaumündungen, die Anerkennug der von der englischen Schiffahrtsunternehmung Johnston Company unterhaltenen Fahrten als Postpacketschiffahrt, die Aenderung des § 32 des Reglements für die Schiffahrt und Polizei an den Donaumündungen, die Ergänzung des Artikel 136 dieses Reglements durch einen neuen, von der Suspension der Fluss- und Barrelootsen in gewissen schwereren Uebertretungsfällen handelnden Absatz, eine Aenderung des Artikels 3 der Instruction für den Schiffahrtsinspector, die Einrichtung eines Flooting lift an der unteren Donau, um Schiffe von grossem Tiefgange über die Untiefen des Sulina-Armes hinüberzubringen, der Bericht der Ingenieure, die Darstellung der finanziellen Lage, der Voranschlag für das Jahr 1896 und eine Reihe von Personalangelegenheiten.

Bureau „Veritas“. (Unfälle zur See im Monate Juli.) Die Administration des Bureau „Veritas“ hat die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates Juli zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 6 amerikanische, 1 chilenischer, 1 dänischer, 4 deutsche, 15 englische, 2 französische, 1 griechischer, 1 niederländischer, 7 norwegische, 1 österreichischer, 5 schwedische, zusammen 44. In dieser Zahl sind 6 vermisste Schiffe mit inbegriffen. Verlust an Dampfern: 1 deutscher, 8 englischer, 1 italienischer, 1 norwegischer, 1 österreichischer, zusammen 12.

Projectirter Bau eines vom Béga-Schiffahrtscanale ausgehenden, gleichfalls schiffbaren Canals. (Ertheilung der Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem Budapester Einwohner Béla Veith die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen von einem geeigneten Punkte des schiffbaren Béga-Canals nächst Klek oder Nagy-Becskerek ausgehenden und diesen im Bereiche des Torontáler Comitates mit Berührung der Gemarkungen der Gemeinden Elemér, Melencze und Kurán mit der Theiss-Schiffahrts-Station Török-Becse verbindenden schiffbaren Canal im Sinne der bestehenden Normen, und zwar auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Neue Tonnengebühren im Hafen von Algier. Behufs Verzinsung und Amortisation einer für die Verbesserung der Hafenanlagen von Algier aufzunehmenden Anleihe von 1,100.000 Francs wird in Hinkunft an Stelle der bisher eingehobenen Tonnengebühr von 15 Cts. der Betrag von 20 Cts. per Gehaltstonne erhoben werden. Diese Gebühr ermässigt sich auf 10 Cts. für sämmtliche Waaren im Werthe von weniger als 50 Frcs. per Tonne, sowie, unabhängig vom Werthe, für folgende Artikel:

Im Importe:

1. Gewöhnliches Holz: unbearbeitete Stangen, Stützen und Pfähle;
2. Steine, Erde, mineralisches Brennmaterial und Rohstoffe: Kreide, Sand, Eis (à rafraîchir), Kohlen, Coaks, Steinkohlentheer;
3. Baumaterial: Ziegelsteine, Dachziegel, gemeine Töpferwaaren, unbearbeitete Bausteine, Pflastersteine, gemeiner Gyps, Kalk (chaux grasse), Wassermörtel (chaux hydraulique), Cement, Cementröhren;
4. Chemische Producte: Schwefelsaures Eisen und Natron.

Im Exporte:

1. Gewöhnliches Holz: Brennholz;
2. Steine, Erde, mineralisches Brennmaterial und Rohstoffe: Kohlen, Kalk, Cement, Steinkohlentheer und Eisenerze.

Gänzlich befreit von der Tonnengebühr sind:

1. Waaren und Güter für den Staat;
2. Waaren im Küstenverkehre;
3. ein- und ausgeladener Ballast;
4. lebende Thiere;
5. eingenommener (nicht ausgeladener) Schiffsproviant und Brennmaterial.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 21·01 km lange Strecke Endingen — Altbreisach der Centralverwaltung für Secundärbahnen (H. Bachstein), welche am 7. September dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXXXVIII. Stückes.) Das am 11. October herausgegebene CLXXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 1480: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 6. October 1895, Z. 17.228/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Fünfkirchen und Neusatz in Ungarn nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CLXXXIX. Stückes.) Das am 12. October herausgegebene CLXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1481: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 5. October 1895, Z. 20.184, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Stadtgebieten Fünfkirchen und Neusatz in das Küstenland.

Nr. 1482: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 9. October 1895, Z. 17.275, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CXC. Stückes.) Das am 14. October herausgegebene CXC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1483: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 9. October 1895, Z. 11.641, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von lebenden Klauenthieren aus Bayern nach Salzburg.

Nr. 1484: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. October 1895, Z. 30.047, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1485: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 8. October 1895, Z. 16.909, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den ungarischen Stadtgebieten Pécs und Ujvidek in die Bukowina.

Nr. 1486: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. October 1895, Z. 17.054, betreffend das Verbot der Ein-, bezw. Durchfuhr von Schweinen aus dem rumänischen Districte Covurlui in, resp. durch die Bukowina.

Nr. 1487: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 8. October 1895, Z. 25.302, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Fünfkirchen und Neusatz in Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1488: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 8. October 1895, Z. 82.302, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Stadtgebieten Fünfkirchen und Neusatz in Ungarn nach Galizien.

— (Inhalt des CXCI. Stückes.) Das am 15. October herausgegebene CXCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1489: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 9. October 1895, Z. 20.240, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg in das Küstenland.

Nr. 1490: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 9. October 1895, Z. 13.436, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg nach Krain.

Nr. 1491: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. October 1895, Z. 17.031, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg in die Bukowina.

Nr. 1492: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 8. October 1895, Z. 37.558, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg nach Mähren.

Nr. 1493: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 10. October 1895, Z. 25.533, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steiermark nach Tirol und Vorarlberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einbeziehung der Stationen Saarau, Schweidnitz und Zwickau in den Ausnahmetarif 18 (Mühlsteine etc.).

Die Stationen Saarau und Schweidnitz der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau und die Station Zwickau i. S. der kgl. Sächsischen Staatsbahnen werden mit Giltigkeit vom 1. November 1895 in den Ausnahmetarif 18 (für Mühlsteine etc.) des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr einbezogen.

Demgemäss ist auf Seite 132 und 133 des bezeichneten Tarifes die Schnitttafel B des Ausnahmetarifes 18 wie folgt zu ergänzen:

Bis zum Schnittpunkte von	A Mühlsteine, zusammengesetzte etc. a) unter 5000 kg	A b) 5000 kg	A c) 10000 kg	B Mühlsteine, nicht zusammengesetzte etc. 10000 kg
	für 100 kg in Mark			
Saarau	0·70	0·60	0·50	0·44
Schweidnitz . . .	0·70	0·60	0·50	0·44
Zwickau in Sachsen	2·06	1·82	1·58	1·36

Einbeziehung der Station Falkenau in den Ausnahmetarif für Getreide etc.

Die Station Falkenau der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau wird mit Giltigkeit vom 1. November 1895 in den Ausnahmetarif für Getreide etc. für den Nordeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr einbezogen.

Demgemäss ist die Schnitttafel II auf Seite 21 des bezeichneten Tarifes wie folgt zu ergänzen:

Kilometer	Zwischen dem Schnittpunkte und	Directions-bezirk	a) Getreide etc.	b) Kleie etc.	c) leere Säcke
			in Pfennigen für 100 kg		
234	Falkenau . .	Breslau	100	83	—

Wien, am 11. October 1895. [783]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr.

Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 an sind die im Anhange zum Verbandtarife Theil II vom 1. April 1894 und dem bezüglichen Nachtrag I enthaltenen Coursdifferenzen unberücksichtigt zu lassen, und kommen demnach sämmtliche Frachtsätze ohne Kürzung zur Anwendung.

Wien, am 13. October 1895. [784]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr mit Russland.

Einführung directer Frachtsätze für landwirthschaftliche Maschinen von Augsburg, Heilbronn, Ludwigshafen a/Rh., Mannheim und Ulm nach Podwołóczyska (Bhf.) trs. für Russland.

Mit 1. November 1895 treten für zusammengesetzte oder zerlegte Acker-, sowie sonstige landwirthschaftliche Geräthe und Maschinen (insbesondere Locomobilen — jedoch excl. Locomotiven — ferner Dresch-, Säe- und Drill-Maschinen, Pflüge etc.), bei Aufgabe:

a) in beliebigen Mengen;
b) von mindestens 5.000 kg } für einen Frachtbrief und Wagen,
c) „ „ 10.000 „ } bezw. Zahlung der Fracht für diese Menge

von den unten bezeichneten Stationen nach Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Russland nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft:

Nach Podwołoczyska (Bhf.) trs. von	a)	b)	c)
	in Pfennigen für 100 kg		
Augsburg	447	373	320
Heilbronn	473 461 *)	392	335
Ludwigshafen a/R.	510 498 *)	420	353 329 **)
Mannheim Bad. Stb. . . . Mannheim H.L.B. . . . . . Mannheim Neckar-Vorstadt	498 486 *)	414	351 327 **)
Ulm	470 466 *)	391	332

*) Für Sendungen nach Elisabethgrad und Odessa.

**) Für Sendungen nach Elisabethgrad, Odessa, Kiew, sowie nach über Fastow, Kiew, Schpola und Elisabethgrad gelegenen russischen Stationen.

Die vorstehenden Frachtsätze gelangen zur Anwendung:

a) bei Aufgabe der Sendungen mit direct von der Aufgabsstation entweder nach der russischen Bestimmungsstation oder nach Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Russland lautenden Frachtbriefen;
b) bei Aufgabe solcher per Bahn nach Russland zur Weiterbeförderung gelangenden Sendungen, welche nur nach Podwołoczyska adressirt sind, wenn aus den übrigen Eintragungen in den Frachtbriefen unzweifelhaft hervorgeht, dass die Sendungen für Russland bestimmt sind. Derartige Eintragungen des Versenders finden jedoch nur dann Beachtung, wenn sie auf der Vorderseite (Adressseite) des Frachtbriefes angebracht sind.

Die Weiterbeförderung per Bahn nach Russland hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tagen) vom Tage des Eintreffens der Sendung in Podwołoczyska an gerechnet zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen in den Bahnmagazinen, und zwar unter Bahnaufsicht eingelagert bleiben müssen.

Wien, am 9. October 1895. [785]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.
Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Achensee-Bahn.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits, dann Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee, der Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Achensee-Bahn andererseits vom 1. October 1895.

Mit 1. December 1895 gelangt der I. Nachtrag zum vorerwähnten Tarife zur Einführung, welcher geänderte Fahrpreise im Verkehre mit Stationen der Localbahn Monfalcone-Cervignano enthält.

Hiedurch wird die Fahrpreis- und Antheils-Tabelle vom 16. Juni 1894 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Preise von 5 Kreuzern erhältlich.

Wien, am 9. October 1895. [786]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Theil III, Heft 1, des Gütertarifes und des Nachtrages II zum Anhange hiezu.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 gelangen die in der Ueberschrift bezeichneten Nachträge zur Einführung.

Der Nachtrag II zum Tarife enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, der Nachtrag II zum Anhange enthält die Coursunterschiedsbeträge zum Tarifnachtrag II, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben.

Exemplare der vorbezeichneten Drucksachen sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. October 1895. [787]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer, bezw. Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 an werden die in den Anhängen zu den Tarifheften 1 bis 4 der obbezeichneten Eisenbahnverbände, sowie in den Nachträgen zu diesen Anhängen enthaltenen Coursdifferenzbeträge hinsichtlich der betreffenden Frachtsätze unberücksichtigt gelassen.

Wien, am 14. October 1895. [788]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 an bis auf Weiteres bleiben die in den Anhängen zu den nachstehend verzeichneten Tarifen, sowie in den Nachträgen zu diesen Anhängen bezifferten Coursdifferenzen hinsichtlich der betreffenden Frachtsätze unberücksichtigt.

Die Tarife sind:

1.	Tarif-Theil	II,	Heft Nr.	1,	vom 1. Jänner 1895,
2.	„	II,	„ „	3,	„ 1. Jänner 1895,
3.	„	II,	„ „	4,	„ 1. October 1895,
4.	„	II.	„ „	7,	„ 1. October 1894,
5.	„	II,	„ „	9,	„ 1. Juni 1895,
6.	„	III,	„ „	1,	„ 1. August 1894,
7.	„	III,	„ „	2,	„ 1. August 1894,
8.	„	III,	„ „	3,	„ 1. December 1894,
9.	„	III,	„ „	4,	„ 1. April 1895,
10.	„	IV,	„ „	2	(Abtheilung B) „ 1. Jänner 1894,
11.	„	V,	„ „	1,	„ 1. Jänner 1894,
12.	„	V,	„ „	2,	„ 1. Jänner 1894,
13.	„	VI,	„ „	1,	„ 1. Jänner 1894,
14.	„	VI,	„ „	2,	„ 1. Jänner 1894,

15. Ausnahmetarif für Eier, Erdharz, Mineralwasser und Palmkernöl im Verkehre mit galizischen Stationen vom 1. März 1893.

Wien, am 14. October 1895. [789]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 an sind die theils in den Tarifheften nebst Nachträgen, theils aber in besonderen „Anhängen“ nebst Nachträgen verzeichneten Coursdifferenzen (Coursunterschiedsbeträge) nur doppelt statt dreifach von den Frachtsätzen abzuziehen, beziehungsweise dort unberücksichtigt zu lassen, wo die Coursdifferenzen dermal im einfachen Betrage abzuziehen sind.

Ebenso sind vom erwähnten Tage an rücksichtlich der blos im Publicationswege (nicht tarifmässig) eingeführten Frachtsätze die Coursdifferenzen unberücksichtigt zu lassen.

Wien, am 13. October 1895. [790]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 bis auf Weiteres werden die im Ausnahmetarif Nr. I für den Getreideverkehr von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Bayern mit Umschlag in Wien oder Passau, giltig vom 1. September 1895, enthaltenen Coursdifferenzen unberücksichtigt gelassen.

Wien, am 13. October 1895. [791]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Coursdifferenzen betreffend.

Vom 1. November 1895 an bis auf Weiteres werden die Coursdifferenzen rücksichtlich der folgenden Tarife unberücksichtigt gelassen:

a) Nachtrag V vom 1. März 1895, „ VI „ 1. Juni 1895, „ VII „ 1. Oct. 1895 zu dem vom 1. März 1892 giltigen Gütertarife, Theil II, Heft 1.
b) Theil II, Heft 2, giltig vom 1. October 1895.
c) „ III, „ 1, „ „ 1. August 1894.
d) „ III, „ 2, „ „ 1. November 1894.
e) „ IV, „ 1, „ „ 1. Jänner 1894.
f) „ IV, „ 2, „ „ 1. August 1893.
g) „ V, „ 3, „ „ 1. April 1895.

Wien, am 13. October 1895. [792]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

Im Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. August 1895, Seite 17, hat der Frachtsatz des Ausnahmetarifes I/a nach Brody (Bhf.) transit von Lemberg statt 446 Heller richtig **46** Heller und von Lilienfeld statt 24 Heller richtig **424** Heller für 100 kg zu lauten.

Wien, am 14. October 1895. [793]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 tritt zu dem im obgenannten Verkehre bestehenden Ausnahmetarife Heft 1 der Nachtrag V, zum Heft 2 der Nachtrag IV und zum Heft 3 der Nachtrag I in Kraft, welche Nachträge directe Frachtsätze für den Verkehr nach mehreren ungarischen Stationen enthalten.

Diese Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von je 10 Kreuzer erhältlich.

Budapest, am 10. October 1895. [794]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 gelangen auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn neue reglementarische Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Personen, Reisepäck und Hunden zur Einführung.

Der vorbezeichnete neue Tarif weist gegenüber den reglementarischen und Tarifbestimmungen des gleichzeitig ausser Kraft tretenden gleichartigen Tarifes vom 1. April 1891 in verschiedenen Punkten Ergänzungen, bezw. Abweichungen auf.

Eine Abänderung der gegenwärtig in Geltung stehenden Tarifschemas und der Beförderungspreise findet im Allgemeinen nicht statt.

Insoweit in einzelnen Nebenbestimmungen eine Erhöhung von bestehenden Gebühren eintritt, bleiben die bisherigen günstigeren Bestimmungen bis 1. December 1895 in Wirksamkeit.

Dieser neue Tarif ist bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 25 kr. pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 12. October 1895. [795]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung ermässigter directer Fahrkarten zwischen Wien Nordbahnhof und Prag, bezw. Bodenbach über Brünn für k. u. k. Hof- und k. k. Staatsbedienstete.

Mit 1. November 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege werden für k. u. k. Hof- und k. k. Staatsbedienstete zu Fahrten zwischen Wien Nordbahnhof einerseits und Prag, bezw. Bodenbach andererseits via Brünn ermässigte directe Fahrkarten zu folgenden Preisen eingeführt:

	Schnellzug			Personenzug		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden österr. Währung					
Wien Nordbahnhof-Prag . .	11·34	5·98	4·19	7·76	4·19	3·15
Wien Nordbahnhof-Bodenbach	14·30	7·15	5·10	10·20	5·10	4·08

Die gleichen Fahrkarten bestehen auch im Verkehr mit Wien Staatsbahnhof.

Die betreffenden Reisenden haben sich mit der bestehenden amtlichen Legitimation (Legitimationsbüchel) für Hof- und Staatsbedienstete auszuweisen.

Wien, am 10. October 1895. [796]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Fractberechnung für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen östlich von Wörgl gelegenen Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Innsbruck, sowie den nördlich und südlich hievon gelegenen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits.

Für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen östlich von Wörgl gelegenen Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Innsbruck, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, andererseits werden die nach dem Localtarife der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für Wilten sich ergebenden Frachtsätze berechnet, wenn diese Sätze niedriger sind als die normalen Frachtsätze für Innsbruck.

Im Verkehre zwischen östlich von Wörgl gelegenen Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und nördlich und südlich von Innsbruck gelegenen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits werden die sich bei Umkartirung in Innsbruck (Uebernahme der Wiltener Frachtsätze) ergebenden Frachtsätze angewendet, insofern sich dieselben billiger stellen als die normalen Frachtsätze über Wörgl oder über eine andere in Betracht kommende Route.

Vorstehende Bestimmungen finden auch auf diejenigen Güter Anwendung, welche unter Beobachtung der im Localverkehre der k. k. Oesterreichischen Staats-

bahnen bestehenden Reexpeditions-Vorschriften in einem in einer Station der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen gelegenen Lagerhause eingelagert und dann nach Innsbruck oder nach einer nördlich oder südlich von Innsbruck gelegenen Station weitergesendet werden.

Wien, am 8. October 1895. [797]

Lebensmittelverkehr Italien—Deutschland—Belgien—Niederlande—England.

Ausgabe von Nachträgen zu den bestehenden Ausnahmetarifen vom 1. April 1895.

Mit 1. November 1895 treten in Wirksamkeit: Nachtrag I für den Verkehr nach Deutschland und Nachtrag I für den Verkehr nach Belgien und den Niederlanden; Berichtigungsblatt für den Verkehr nach England.

Die Nachträge enthalten Aenderungen in den Kilometer-Entfernungen und geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit den Niederlanden und den Transitverkehr nach Belgien und den Niederlanden, sowie Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Lorch und Plüderhausen der Württenmbergischen Staatsbahnen.

Exemplare der bezeichneten Drucksachen können bei unserer Station Wien, Südbahnhof (Cassa V) kostenlos bezogen werden.

Wien, am 12. October 1895. [798]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1895 gelangt ein Nachtrag II zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif, Theil II, Heft 3, „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen" zur Einführung.

Derselbe enthält:

Aenderung der sub Pos. 16 enthaltenen Frachtsätze für Getreide und Einführung von Frachtsätzen für weitere Relationen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von 10 Heller = 5 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 10. October 1895. [799]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im Bereich der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Anwendung auf die Ausstellung von Kunstwerken lebender Künstler in Amsterdam — 14. September mit 17. October — und auf die Ausstellung von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen in München — 28. mit 30. September.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. Ab 15. September wird im directen Verkehr zwischen Lindau (Stadt und Rangirbahnhof) einerseits und den belgischen Seehäfen einschl. Terneuzen andererseits der Artikel Seife in zehn Tonnenladungen zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs A² (für Talg und Thran) abgefertigt. Auf Seite 6 des Nachtrags XI ist Vormerkung zu machen.

Tarif für den directen Güterverkehr von deutschen Stationen nach Alexandrowo tr., Thorn tr. und Mlawa tr., vom 1. Jänner 1893. Auf Seite 5 des Tarifes unter „2. Ausnahmetarife" ist zu ergänzen: „Insoweit in den einzelnen Tariftafeln nicht anders bestimmt ist, finden die Frachtsätze der Ausnahmetarife nur bei Aufgabe von Wagenladungen von mindestens 10.000 kg, bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief Anwendung."

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. Mit Giltigkeit vom 1. October kamen für die Beförderung von Hammerschlacken, eisenhaltigen Converter-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen- und Walzenschlacken zum Hochofenbetriebe, sowie von Schwefelkiesabbränden bei Berechnung der Fracht für das Ladegewicht der verwendeten Wagen folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Hammerau	Von Heufeld
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Beuthen O.S.E.	1·36	1·44
Bobrek	1·36	1·44
Borsigwerk	1·36	1·44
Gleiwitz	1·34	1·42
Königshütte O/S.	1·34	1·43
Koschentin	1·41	1·50
Laurahütte	1·34	1·43
Ludwigsglück	1·35	1·43
Malapane	1·38	1·44
Morgenroth	1·35	1·43
Schwientochlowitz	1·34	1·42
Tarnowitz	1·38	1·46
Tworog	1·40	1·49
Zabrze	1·35	1·43

Belgisch-Bayerischer Tarif, Theil II, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Mai 1894. Die Haltestelle Hayettes der Belgischen Staatsbahn wird mit sofortiger Giltigkeit in den Tarif für Eisenbahnfahrzeuge aufgenommen. Sendungen nach und von Hayettes werden zu den bestehenden Frachtsätzen für La Louvière abgefertigt.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. Die Bestimmung in § 18, Ziffer 2, der Allgemeinen Tarifvorschriften ist dahin aufzufassen, dass, wenn mittelst eines Frachtbriefes mit Gegenständen von mehr als 7 m Länge andere Güter zur Beförderung aufgegeben werden, für die Gesammtsendung ein Mindestgewicht von 1500 kg zur Berechnung zu gelangen hat. Es wären daher für 100 kg Eisenstangen über 7 m lang nnd 100 kg Stückgut der Allgemeinen Stückgutclasse 1400 kg nach dem Stückgut-Specialtarife und 100 kg nach der Allgemeinen Stückgutclasse und für 100 kg Eisenstangen über 7 m lang und 100 kg Stückgut des Specialtarifs 1500 kg nach dem Stückgutspecialtarif zu berechnen. Diese Verfügung ist auch für den inneren bayerischen Güterverkehr zu beachten.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. Mit Giltigkeit vom 1. October kamen für die Beförderung von Hammerschlacken, eisenhaltigen Converter-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen- und Walzenschlacken zum Hochofenbetriebe, sowie von Schwefelkiesabbränden bei Berechnung der Fracht für das Ladegewicht der verwendeten Wagen folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Wasseralfingen Frachtsätze für 100 kg in Mark	Nach	Von Wasseralfingen Frachtsätze für 100 kg in Mark
Beuthen O. S. E.	1·48	Ludwigsglück	1·46
Bobrek	1·47	Malapane	1·42
Borsigwerk	1·47	Morgenroth	1·47
Gleiwitz	1·45	Schwientochlowitz	1·48
Königshütte O/S.	1·48	Parnowitz	1·50
Koschentin	1·49	Tworog	1·48
Laurahütte	1·49	Zabrze	1·46

Ausnahmetarif für Getreide etc. ab Regensburg Donaulände tr. nach Lindau tr. und nach der Schweiz, giltig vom 1. September 1890. Ziffer 10, lit. a, der Tarifbestimmungen, wonach die directen Taxen auch bei Einlagerung, bezw. Reexpedition in München O.-B. und S.-B. Anwendung finden, wird mit Ablauf des Jahres 1895 aufgehoben.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. Mit sofortiger Wirksamkeit erhält der Ausnahmetafrif 2 für Holz des Specialtarifs II die folgende neue Fassung: Ausnahmetarif 2 für

1. Holz (ausschliesslich der im Specialtarif 1 des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, bezeichneten Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemässen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind

a) Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, soweit nicht im Specialtarif III genannt;
b) Reifholz und Weiden, geschält oder geglättet; Daub- (Fass-) Holz, letzteres, soweit es nicht unter Holz des Specialtarifes III, Ziffer 7 fällt;
c) Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet:
   a) kantiges, als; Balken, Sparren, Latten, Leisten,
   b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter;
d) Haide- und Reiserbesen;
e) chemisch präparirte (zugerichtete) Hölzer, als Telegraphenstangen etc.;
f) Holzspäne, auch zur Bier- und Essigklärung;

2. Holzsägespäne (Holzsägemehl), verpackt; Holzmehl;

3. Holzstoff (geschliffener) für Papier- oder Pappenfabrikation. Geschliffener Holzstoff gilt nur dann als für die Papier- oder Pappenfabrikation bestimmt, wenn er in einer Beschaffenheit aufgeliefert wird, in welcher er nicht auch als Pappe verwendet werden kann, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform, oder, wenn trocken und in Pappenform, unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauch als Pappen nicht mehr dienen können;

4. Holzwaaren, grobe (ausschliesslich solcher, welche aus Hölzern aussereuropäischer Gattungen hergestellt sind), folgende: Roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, soweit dasselbe nicht unter Ziffer 1 der Position „Holz“ des Specialtarifes III fällt, Rundholz, gelocht (Haspelholz), Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Herstellung von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln;

5. Holzzellstoff (Cellulose);

6. Strohstoff (Strohzellstoff) bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

Der Frachtberechnung für die nach dem Ausnahmetarif 2 abzufertigenden Sendungen sind die in dem Kilometerzeiger (Abschnitt E) enthaltenen Entfernungen und die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Holz der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle (Abschnitt F a) zu Grunde zu legen, soweit nicht besondere Stationstarife vorgesehen sind.

Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. Die nachbenannten, an der Neubaustrecke Homburg v. d. H.—Usingen belegenen Stationen wurden vom 1. October ab in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Die Frachtberechnung findet auf Grund der für Homburg v. d. H. geltenden Tarifentfernungen unter Zurechnung folgender Anstosskilometer statt:

Homburg v. d. Höhe—Friedrichshof	6	km
„ „ „ „ —Köppern	8	„
„ „ „ „ —Wehrheim	15	„
„ „ „ „ —Anspach	19	„
„ „ „ „ —Usingen	24	„

Bayerisch - Belgischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1893.

Die belgische Station	führt fortan die Bezeichnung
Ecaussines (Nord)	Ecaussines
Ecaussines (Sud)	Ecaussines (Carrières)
Pannenhuys	Bruxelles (Nord-Ouest)

Auf Seite 13, bezw. 22 des vorbezeichneten Tarifheftes ist Vormerkung zu machen.

Die Station Brüssel (Rue des Comédiens) ist seit 15. April für Eilgutsendungen im Gewichte bis zu 50 kg eröffnet. Mithin auf Seite 11 einzuschalten:

Für Bruxelles (Rue des Comédiens (t)	anzuwenden die Sätze von Brüssel (Allée Verte).

Bayerisch - Belgischer Holz - Ausnahmetarif vom 1. Mai 1887. Die Station Pannenhuys der Belgischen Staatsbahnen führt fortan die Bezeichnung Bruxelles (Nord-Ouest). Auf Seite 6 des Nachtrags III ist Vormerkung zu machen.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. Der Ausnahmetarif Nr. 9 für getrocknete Biertreber (Malztreber) tritt mit Wirksamkeit vom 15. November ausser Kraft.

Badisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. Der Ausnahmetarif Nr. 7 für getrocknete Biertreber (Malztreber) tritt mit Wirksamkeit vom 15. November ausser Kraft.

Berlin-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1892. In Folge Umbaues wurde die Benützung des Stettiner Bahnhofes in Berlin vom 1. October 1895 bis auf Weiteres dahin eingeschränkt, dass Wagenladungsgüter mit der Vorschrift „Stettiner Bahnhof“ nur zugelassen werden an Anschlussinhaber und Lagerplatzpächter.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. Die in den Nachträgen I (Seite 33—37) und III (Seite 5) veröffentlichten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 6 für getrocknete Biertreber werden mit Wirksamkeit vom 15. November 1895 zunächst ohne Ersatz ausser Kraft gesetzt.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. October traten die Nachträge XII und X zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes in Kraft. Diese Nachträge enthalten Entfernungen, bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit den sächsischen Stationen Grünthal, Harthau i. Erzgeb., Jahnsdorf i. Erzgeb., Neuhausen i. Sachsen, Neukirchen i. Erzgeb. und Weissenberg i. Sachsen, sowie einen Ausnahmetarif für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer; Hülsenfrüchte; Raps- und Rübsaat; Malz; Mühlenerzeugnisse und Kaffee-Ersatzmittel, aus Getreide oder Mühlenerzeugnissen hergestellte, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten.

Bromberg-Sächsischer Verband. Mit dem 1. October traten im Bromberg-Sächsischen Verband für den Güterverkehr mit den Stationen Grünthal, Harthau i. Erzgebirge, Jahnsdorf i. Erzgebirge, Neuhausen i. Sachsen und Neukirchen i. Erzgebirge der Sächsischen Staatseisenbahnen directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind.

Sächsisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Am 11. October traten im oben bezeichneten Güterverkehr directe Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Grünthal und Neuhausen i. Sachsen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1612	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Coaks	a) Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere b) Hruschau und Mähr.-Ostrau	Prag (Smichov) transit Prag St.E.G. transit Prag St.E.G. loco Bubna St.E.G. Lieben St.E.G.	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) b) 57·8 56·6 52·6 51·4 53·6 52·4 53·9 52·7 53·6 52·4		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Kohlensendungen der Provenienz ad a) und b) nach den genannten Abgabs-Stationen können in das nebenstehend angegebene Minimalquantum eingerechnet werden; für diese Kohlensendungen haben jedoch die vorstehenden Frachtsätze keine Giltigkeit
1613	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Schleifholz der Position H 20/8 des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Aussee Kainisch Mitterndorf-Zauchen Klachau Steinach-Irdning Wörschach Lietzen Selzthal Admont Gstatterboden Hieflau Landl Gr.-Reifling Weissenbach-St. Gallen Rottenmann	Gratwein	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Heller 95 91 89 89 85 83 83 79 83 89 91 91 95 97 77	64 60 58 58 56 54 54 50 54 58 60 60 64 66 54	31 31 31 31 29 29 29 29 29 31 31 31 31 31 23	Im Kartirungswege		

1614 — **K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen** — Betheiligten Verwaltungen

Die **Coursdifferenzen,** welche in den nachfolgend angeführten Publicationen beziffert sind, werden mit Giltigkeit vom **1. November 1895** bis auf Weiteres **unberücksichtigt** gelassen.

Fortlaufende Nr. . . .	1617	2578	325	1065	1308	1396
Nr. dieses Blattes . .	112 vom 2. October 1894	146 vom 20. December 1894	19 vom 12. Februar 1895	78 vom 6. Juli 1895	101 vom 29. August 1895	113 vom 26. September 1895

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1615	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Kalkstein und Kalksteinschotter als Frachtgut	Jinonitz	Altkladno	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 50000 q (à 100 kg).** 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. November 1895 bis 31. October 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen	11·1 kr. ö. W. Silber	8·0 kr. ö. W. Silber	3·1 kr. ö. W. Silber	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche den Rückvergütungsstempel der B.E.B. nicht tragen dürfen und bis spätestens 30. November 1896 vorzulegen sind	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung. *) In diesen Frachtsätzen ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno bereits enthalten
				Prag (Smichow) (B.E.B.)	Kladno*) (Anschluss an die Nučitzer Erzbahn)				11·9*) kr. ö. W. Silber	8·3*) kr. ö. W. Silber	3·6 kr. ö. W. Silber			
1616	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Alkohol (Spiritus, Weingeist)	Verschiedenen Stationen	Verschiedenen Stationen	Bei Erfüllung der für den Ausnahmetarif Nr. V B angeführten Bedingungen	Ab 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Verbandstarif für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893	Kartirungsfrachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. V, Abtheilung A	Rückvergütungsfrachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. V, Abtheilung B	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma lautende Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, die keinen Rückvergütungsstempel einer Eisenbahnverwaltung tragen dürfen, welche Documente längstens drei Monate / sechs Monate nach dem Tage der Aufgabe des Transportes der Einnahmen-Controle der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden müssen	Die auf diese Zugeständnisse bezughabenden Frachtsätze sind im Tarif, Theil II, vom 1. Juli 1893, sowie in den Nachträgen I und III hiezu für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen enthalten
			Zucker aller Art (exclus. Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] u. Stärkezucker)			Nr. I B			Nr. I,	Nr. I,				
1617	**Südbahn Gesellschaft**	Betheiligten Bahnen	Wein und Weinmost	Wien (Matzleinsdorf), Wien St.E.G. Wien E.W.A. und Klein-Schwechat	Ebenfurt loco (und vice versa)	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Niederösterreichischer Gemeinschaftsverkehr. Tarif für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern vom 1. August 1893	44 Heller	36 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1618	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Position E 6 und E—7, sowie Dampfkessel der Position D—4 und D—5 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Lieben (Oe.N.W.B.) oder vice versa	Prag (K.F.J.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zu den Tarifen, Theil II des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 7·0 Kreuzer b) 6·9 „		Im Kartirungswege		
1619	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Lend-Gastein Purgstall Wieselburg a. d. Erlauf	Bei Aufgabe resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für West-Oesterreich vom 1. Juni 1893		Pfge. 134*) 114*) 112*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz u. Schönpriesen-Umschlag
				Aussig-Landungsplatz	Lend-Gastein Purgstall Wieselburg a. d. Erlauf					134 114 112				
				Schönpriesen-Umschlag	Lend-Gastein Purgstall Wieselburg a. d. Erlauf					129*) 109*) 107*)				
				Dresden-Elbkai	Lend-Gastein Purgstall Wieselburg a. d. Erlauf					156 136 134				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 123. **Wien, 19. October 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 1. October 1895,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Graz nach Fölling.

Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium dem Stadtbaumeister Andrea Franz in Graz die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von der Abzweigungsstelle der Zinzendorfgasse aus der Glacisstrasse in Graz durch die erstgenannte Gasse, dann durch die Schubertgasse zum Hilmteiche und von dort über Maria-Trost nach Fölling unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt:

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personen-Fahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär durch Erlag einer Caution von 3000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn und der zugehörigen, als integrirender Bestandtheil derselben anzusehenden Nebenanlagen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

---

*) Enthalten in dem am 11. October 1895 ausgegebenen LXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 152.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat der Concessionär die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 6.

Der Concessionär ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der concessionirten Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit der competenten Militärbehörde zu vereinbaren.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Falls aus Anlass von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seiten der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf der concessionirten Bahn für nothwendig erachtet würde, hat sich der Concessionär den einschlägigen Anordnungen der Behörden ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihm aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust zu fügen.

§ 8.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 9.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 12.

Der Concessionär ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Glanz m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 14. October 1895, Z. 59.981, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit zwei Noten vom 4. October 1895 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrtsinspectorat in Budapest

1. das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, die am 22. September 1895 eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende schmalspurige Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen;

2. dem genannten Centralamte die Mittheilung zugehen lassen, dass die am 21. September 1895 eröffnete und ebenfalls im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Theilstrecke Aranyos-Maroth—Kis-Tapolcsány der Localbahn im Zsitvathale dem internationalen Eisenbahn-Transportdienst unterstellt wird.

Das Centralamt hat hiervon gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und die Liste der diesem unterstellten Eisenbahnen folgendermassen ergänzt:

Oesterreich-Ungarn. II. Ungarn

1. Ungarische Staatsbahnen

j^2 Schmalspurige Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna.

Bezüglich der Theilstrecke Aranyos-Maroth—Kis-Tapolcsány der Localbahn im Zsitvathale hat eine Aenderung der Liste nicht stattzufinden, da diese Localbahn unter lit. c^2 der Eisenbahnen Ungarns bereits eingetragen ist.

Der wirkliche Eintritt der beiden eröffneten Bahnstrecken in den internationalen Transportdienst ist von der Eröffnung ihres Betriebes an zu rechnen, nachdem dieser von den dem internationalen Uebereinkommen bereits unterstehenden Ungarischen Staatsbahnen besorgt wird.

Das Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten für sich und die interessirten Eisenbahnen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 10. October l. J. gemäss Art. 57, Z. 1, Nachricht gegeben.

Wien, am 14. October 1895.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 14. October 1895, Z. 59.982, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahnabtheilung, hat mit Schreiben vom 7. October 1895 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass am 1. October 1895 die Neubaustrecke Lenzburg—Wildegg der Schweizerischen Seethalbahn, mit den Stationen „Lenzburg-Stadt", „Niederlenz" und „Wildegg", dem Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr übergeben wurde.

Das genannte Centralamt hat diese Mittheilung im Sinne des Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 den übrigen hohen Vertragsstaaten für sich und die interessirten Eisenbahnen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 10. October 1895 zur Kenntniss gebracht. Eine Aenderung der Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken findet nicht statt, nachdem die Schweizerische Seethalbahn in dieser Liste bereits enthalten ist (Nr. 10 der schweizerischen Eisenbahnen). Aus demselben Grunde gelten die Bestimmungen des Uebereinkommens für die neue Strecke vom Datum der Betriebseröffnung an.

Wien, am 14. October 1895.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung den Herren Rudolf Graf van der Straten, Richard Baron Suttner, Josef Adensamer und der Gemeinde Gross-Siegharts als Concessionären der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 16. Februar 1894, R.-G.-Bl. Nr. 62, bildenden Localbahn von Göpfritz nach Gross-Siegharts die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 8. October 1895. — Z. 28.837. H.-M.-Z. 60.523.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Stankau-Ronsperg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 9. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Carl Beck, Bürgermeister in Bischofteinitz, im Vereine mit Josef Angelis vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Stankau der Staatsbahnlinie Pilsen—Furth über Bischofteinitz nach Ronsperg im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 55.319.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Amstetten—Pontafel: Schutzbauten am linken Murufer: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung der Schutzbauten am linken Murufer in km 248·8 und 249·2 für den 18. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt betraut. [G.-I.-Z. 19.237.]

— (Linie Prag—Modřan: Erweiterung der Station Krč: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Königl. Weinberge hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Krč für den 21. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann in Königl. Weinberge betraut. [G.-I.-Z. 19.575.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Wiener Hauptbahnhof: Vertiefung des Wasserstations-Brunnens.) Am Wiener Hauptbahnhofe wird die Sohle des Wasserstations-Brunnens behufs Erzielung einer grösseren Ergiebigkeit vertieft. [28. September, Z. 52.354.]

— (Linie Wien — Tetschen: Quergeleise in Gross-Wossek.) Das Project für die Herstellung eines mittelst einer Drehscheibe in das Schleppgeleise zwischen der Station Gross-Wossek und der Cichoriendörre der Firma Robitschek & Heller einzubindenden Zweiggeleises wurde genehmigt. [18. September, Z. 41.819.]

— (Wirthschaftsschuppen in Okřiško.) Der in der Station Okřiško bestehende, dem Weichenwächter Josef Lerch gehörige Wirthschaftsschuppen wurde für Bahnerhaltungszwecke käuflich erworben. [21. September, Z. 51.671.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Bauliche Herstellung in Trautenau.) Die Legung eines Stockgeleises in der Station Trautenau wurde genehmigt. [19. September, Z. 55.021.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt — Seidenberg: Bauliche Veränderungen in Reichenberg.) Der Weichenthurm in der Station Reichenberg wird mit einem ebenerdigen Kanzleibaue versehen, und gelangt neben demselben ein Wagenkasten und ein Nebengebäude zur Aufstellung. [27. September, Z. 56.351.]

— (Linie Pardubitz—Liebau: Anbau an ein Wohngebäude in Liebau.) An das Wohngebäude des Kesselwärters in der Station Liebau wird ein Anbau hergestellt. [21. September, Z. 51.673.]

— (Bahnerhaltungsschuppen in Opatowitz.) Die nach hergestellter Auswechslung der Holzbrücken bei Opatowitz verfügbar gewordene Baubaracke wird als Bahnerhaltungsschuppen in der Station Opatowitz aufgestellt. [24. September, Z. 52.355.]

Projectirte Localbahnen Jičin nach Turnau und Jičin nach Unterbautzen. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von dem Obmanne der Bezirksvertretung in Jičin Johann Haraticky und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Jičin der Oesterr. Nordwestbahn über Karthaus, Eisenstadtl, Libuň und Rowensko nach Turnau zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Böhmischen Nordbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und hinsichtlich des vom Reichsrathsabgeordneten Gustav Ludwig Pabstmann in Sobodka im Vereine mit dem k. k. Baurathe Oskar Baron Lazarini in Graz und J. G. Maštalka in Sobotka vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der vorgenannten Station Jičin über Wokschitz, Lochov, Mladejov und Sobotka nach Unterbautzen mit eventuellem Anschlusse an die gleichnamige Station der Böhmischen Commercialbahnen die Trassenrevision auf den 24. October und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 59.296.]

Localbahn Mšeno—Unter-Četno. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für die Localbahn Mšeno—Unter-Četno die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 28. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [H.-M.-Z. 60.099.]

Schleppbahn zur Seelowitzer Zuckerfabrik. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 4. October durchgeführten politischen Begehung und technisch-polizeilichen Prüfung des innerhalb des Fabrikshofes gelegenen, von der Localbahn Rohrbach-Seelowitz nach Seelowitz-Stadt abzweigenden, bereits ausgeführten Theiles der Schleppbahn zur Seelowitzer Zuckerfabrik wurde der Bau- und Betriebsconsens Seitens der k. k. Statthalterei in Brünn ertheilt. [H.-M.-Z. 59.788.]

Schleppbahn vom St. Josefi-Schachte zur Mariengrube. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 8. April durchgeführten politischen Begehung des Projectes für die Anlage einer schmalspurigen Pferdebahn vom St. Josefi-Schachte der Südböhmischen Steinkohlengewerkschaft (Gemeinde Hurr) zur Mariengrube in der Gemeinde Brod wurde der Bauconsens Seitens der k. k. Statthalterei in Prag ertheilt. [H.-M.-Z. 60.093.]

Nachrichten aus Ungarn.

Staatsvoranschlag des kgl. ungar. Finanzministers für das Jahr 1896. (Ordinarium und Extraordinarium des Handelsministeriums, und zwar speciell der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit Inbegriff der staatlichen Locomotiv- und Maschinenfabriken, der Schienenwalzwerke, sowie für Seeschiffahrt.) Der Staatsvoranschlag des Handelsressorts, dessen formelle Aufstellung jener des Jahres 1895 vollkommen angepasst ist, beziffert:

A. Bezüglich der Ausgaben:

I. im Ordinarium:

a) den Mehraufwand für die Auslagen der Staatseisenbahnen mit 3,865.200 fl., wovon ein Theil eine Folge der Vermehrung der Linien ist, ein anderer auf die im Interesse der Erleichterung der Diensteverhältnisse nothwendig gewordene Erhöhung des Personalstandes, der überwiegende Theil jedoch auf die mit der steten Entwicklung des Verkehrs steigenden Erhaltungs-, Ergänzungs- und Gebahrungskosten entfällt und durch die höher veranschlagten Einnahmen gedeckt wird;

b) den Mehraufwand für die Maschinenfabrik der Staatseisenbahnen mit 1,047.910 fl. und mit 1,253.485 fl. für die Diós-Györer Eisen- und Stahlwerke, welche Auslagen jedoch rein betriebsmässiger Natur und eine natürliche Folge der steten, auch in den jährlichen Schlussrechnungen zum Ausdrucke kommenden Entwicklung dieser Unternehmungen sind;

c) den Mehraufwand des Erfordernisses der Seeschiffahrt mit 34.616 fl., wovon der geringere Theil auf die Erhöhung des Personalstandes der Seebehörde und der Hafenämter, der grössere hingegen auf die verschiedenen sachlichen Auslagen entfällt.

II. Im Extraordinarium, und zwar für transitorische Auslagen und Investitionen, ist das Investitions-Erforderniss:

a) der Staatseisenbahnen unverändert mit dem bisherigen Betrage von 7,426.550 fl. präliminirt worden, obschon die graduelle Entwicklung des Verkehrs, die Ausdehnung des Bahnnetzes und die ins Leben gerufene Reform des Personen- und Gütertarifs ein voraussichtlich bedeutendes Steigen des Erfordernisses bei diesem Titel im Gefolge haben und die bei den Staatseisenbahnen bereits unvermeidlich gewordenen Ergänzungsarbeiten und neue Anschaffungen, der Ersatz und die Vermehrung der Verkehrsmittel einen den bisherigen Rahmen übersteigenden Kostenaufwand erheischen werden. Dass trotz alledem die durch die Legislative für das Jahr 1895 bewilligten Beträge unverändert aufrecht erhalten wurden, geschah aus dem Grunde, weil es ohne Gefährdung des Gleichgewichtes im Staatshaushalte nicht zulässig ist, dass Investitionen von solchen Dimensionen auf die Dauer aus den ordentlichen Einnahmen des Staates bestritten

werden; aus diesem Grunde wird für dieselben in anderer Weise — im Wege einer Creditoperation — gesorgt werden;

b) jenes der Schiffahrt gegenüber dem Vorjahre mit 521.000 fl. höher eingestellt, da diesbezüglich die vorübergehenden Auslagen hauptsächlich aus dem Grunde wachsen, weil auf Grund des G.-A. XXXIV ex 1895 zur Förderung des Baues von Seeschiffen 50.000 fl. und auf Grund des G.-A. XXXVI ex 1894 zur Unterstützung der Ungarischen Strom- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft 400.000 fl. neu veranschlagt wurden; dagegen vermindern sich die Investitionen dieses Portefeuilles um 292.499 fl., nachdem die für die Zwecke der Fluss- und Seeschiffahrt bisher aufgenommenen 300.000 fl. weggelassen werden konnten.

B. Bezüglich der Einnahmen:

Die ordentlichen Einnahmen des Handels-Portefeuilles sind um 10,282.692 fl. höher veranschlagt, wovon — den grösseren Auslagen entsprechend — auf die Staatseisenbahnen 6,200.000 fl., auf deren Maschinenfabrik 1,240.000 fl. und auf die Diós-Györer Eisen- und Stahlwerke 1,513.500 fl. entfallen, welche Beträge nicht nur im Hinblicke auf die stetige Entwicklung der erwähnten Betriebe, sondern auch durch die bisherigen Schlussrechnungs-Ergebnisse gerechtfertigt erscheinen.

— (Ordinarium und Extraordinarium des Ackerbauministeriums, und zwar speciell für Flussregulirungen und Wasserbauten.) Der Staatsvoranschlag für das Jahr 1896 weist bezüglich der Ausgaben für Flussregulirungen und Wasserbauten:

I. im Ordinarium ein Mehrerforderniss von 37.739 fl. für Strombauten im Allgemeinen;

II. im Extraordinarium für diverse Investitionen einen Mehrbetrag von 308.479 fl. auf, was dem Umstande zuzuschreiben ist, dass für Wasserbauten, im Sinne der inzwischen an die Legislative bereits eingebrachten Gesetzesvorlagen, dem die gesammten Flüsse umfassenden einheitlichen Regelungsplan entsprechend, an Stelle der bisherigen 2,680.000 fl. 3,000.000 fl. präliminirt wurden.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat dem Reichstagsabgeordneten Dr. Theodor Matcovich und dem Einwohner von Veszprém Dr. Eugen Köves die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Veszprém der Hauptlinie Györ (Raab)—Kis-Czell — Szombathely (Steinamanger) — Fehring (—Graz) der königl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche der Comitate Veszprém und Zala über Tót-Vászony, Nagy-Vászony, Leángfalu, Petend, Kapolcs, Monostor-Apáti und die Gemarkung der Gemeinde Diszel mit der Endstation Tapolcza der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Ukk—Tapolcza der im Staatsbetriebe stehenden Westungarischen (Transdanubischen) Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

„Maria Valerie-Brücke“ über die Donau zwischen Esztergom (Gran) und Párkány-Nána. (Constructive Beschaffenheit der Brücke.) Der Bau der am 28. September dem öffentlichen Verkehre (vorläufig für Passanten und Strassenfuhrwerke) übergebenen Donaubrücke zwischen Esztergom und Párkány-Nána (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120), über welche nach Ausbau der Linie Budapest—Dorogh—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1894) auch die Geleise der diese, sowie die Linie Esztergom—Almás-Füzitö mit der donaulinksuferseitigen Hauptbahn Marchegg—Budapest verbindenden Flügelbahn gelegt werden, wurde von der Brückenbau-Unternehmungsfirma S. Cathry & Sohn, welche auch die Donaubrücke bei Pozsony (Pressburg) erbaute (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1891), im Frühjahre 1894 begonnen (vergl. Vrdgs.-Nr. 56 ex 1894), somit innerhalb 18 Monate ausgeführt. Der genannten Unternehmung, mit welcher der Bauvertrag Ende 1893 abgeschlossen worden, wurde die Detailprojectirung und die Bauausführung der eigentlichen Donaubrücke, die an dieselbe sich anschliessende Ueberbrückung der Zufahrtsstrasse zu der Graner Dampfschiffstation, sowie die auf beiden Ufern in der Länge von circa 600 m nothwendig gewordenen Zufahrtsrampen und Verbindungsstrassen um die Pauschalsumme von 1,654.000 fl., welche in zehnjährigen Raten zuzüglich der 5%igen Intercalarzinsen vom ungarischen Staate gezahlt werden, übertragen. Die Donaubrücke für sich allein hat eine Gesammtlänge von 494 m, wovon 14 m auf die vier Strompfeiler, 480 m auf die fünf Oeffnungen entfallen; die zwei den Ufern am nächsten liegenden Oeffnungen besitzen eine freie Länge von je 81·5 m, die zwei anschliessenden von je 100 m, während die mittlere Oeffnung 117 m misst. Es mag hier bemerkt werden, dass die letzterwähnte Spannweite von 117 m, gleich jener des berühmten Trisana-Viaductes auf der Arlbergbahn, die grösste der in solidem Fachwerke (nicht Hängebrücke) bisher über die Donau ausgeführten Spannweiten ist. Die Unterkante der Eisenconstruction in der Mittelöffnung liegt 14·60 m, das Strassenniveau ebendaselbst 15·80 m über dem Nullpunkt des Graner Pegels. Von der Mitte der Brücke aus senkt sich die Fahrbahn mit sehr geringen Gefällen — 2 bis 10‰ — gegen die Ufer zu. Die beiderseitigen Zufahrtsrampen erreichen die Brückenköpfe mit Steigungen von 40‰. Wie schon erwähnt, schliesst sich an die grosse Donaubrücke eine Strassenüberbrückung von 16 m Lichtweite an, so dass der gesammte Unterbau des Bauwerkes aus zwei Brückenköpfen und fünf Zwischenpfeilern besteht. Der linksseitige Brückenkopf, sowie sämmtliche Brückenpfeiler sind in Caissons mittelst Pressluft durchschnittlich 12 m unter dem Null-Wasserspiegel, bezw. circa 15 m unter der mittleren Wasserhöhe in äusserst festen, beinahe schon zum Felsen gewordenen Letten fundirt, welche Operation, trotzdem ein bedeutender Theil des Fundamentbodens 10—15 m unter Null mittelst Dynamit gesprengt werden musste, während des Jahres 1894 durchgeführt wurde. Sämmtliche Zwischenpfeiler sind bis 1 m über den höchsten Wasserstand mit massigen Granitquadern von Mauthhausen verkleidet. Das Constructionssystem der die Fahrbahn tragenden Eisenconstruction ist im Bereiche Ungarns bisher nur bei dieser Brücke in Anwendung gebracht worden. Von Pfeiler zu Pfeiler schwingt sich ein sichelförmiger Bogen, dessen Höhe in der Mitte 10—15 m beträgt, gegen die Enden hingegen beinahe bis zum Niveau der Strasse herabsinkt. Obwohl nun diese Eisenträger nur auf den Pfeilern aufruhen und gegen dieselben keinen anderen als einen senkrechten Druck ausüben, bieten sie den Vortheil, dass die Durchfahrtshöhe in der Mitte der Oeffnungen, selbst bei sehr hohem Wasserstande, noch bedeutend ist, während die Aufmauerung der Pfeiler nur wenig über den höchsten Wasserstand zu gehen braucht. — Die bisher bestandene Schiffbrücke war speciell an diesem Punkte ein wesentliches Hinderniss für die Schiffahrt, da die unregelmässige Anschwemmung des von der oberhalb derselben von der Garam (Granfluss) und unterhalb derselben von der Ipoly angelegten Schottergeschiebes und die hiedurch verursachte Aenderung des Fahrwassers eine continuirliche Versetzung der die Durchfahrt vermittelnden bewegbaren Brückenfelder (Pontons) bedingte. Die Brücke war Eigenthum der Graner erzbischöflichen Primatial-Herrschaft und rentirte mit jährlich 7500 fl., auf welches Einkommen der Fürstprimas nun im Interesse des Ausbaues der neuen Brücke zu Gunsten des Staates verzichtete.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Elbestrombauten im Herzogthume Anhalt in der Zeit vom 1. Juli 1894 bis 1. Juli 1895.) Im Herzogthume Anhalt wurden im Jahre 1894/95 auf Elbestrombauten 67.249·25 Mk. verwendet. Hievon entfallen auf Neubauten 8043·60 Mk., auf Unterhaltung der Regulirungswerke 30.067·57 Mk., auf Pflanzungen und Cultivirungen 1288·43 Mk., auf Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers 6305·71 Mk., auf Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräthe 7587·95 Mk., auf Messungen und technische Hilfeleistungen 4508·31 Mk. und auf Baggerungen 7947·68 Mk., auf Unterhaltung der Dienstetablissements 1500 Mk.

Hamburg. (Elbestrompolizei-Vorschriften 1894.) Im Gebiete der freien und Hansestadt Hamburg sind im Jahre 1894 nachstehende, die Elbeschiffahrt betreffende Vorschriften erlassen worden: Die Verordnung des Senates vom 16. Februar 1894, womit die zwischen der k. deutschen und der k. k. österreichischen Regierung vereinbarte Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe verlautbart wurde; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 3. März 1894, betreffend die Untersuchung der zur Elbeschiffahrt bestimmten Fahrzeuge; die Bekanntmachung des Senates vom 28. März 1894, betreffend die Vorschriften für Schiffe mit Ladung von explosiven Stoffen auf der Elbe; die Bekanntmachung der Baudeputation vom 11. April 1894, betreffend den unteren Endpunkt des Geltungsbereiches der zwischen Deutschland und Oesterreich vereinbarten Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 18. April 1894, betreffend die Versetzung des rothen Lichtes bei der Einfahrt zum Magdeburger Hafen; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 12. Mai 1894, betreffend die Anwendbarkeit der k. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf dem Elbefahrwasser; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 4. Juli 1894, betreffend Veränderungen in der Bezeichnung des

Fahrwassers beim Juels-Mittelgrund; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 6. Juli 1894, betreffend die Veränderung des Leuchtfeuers bei Altenbruch; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 17. Juli 1894, betreffend die Veränderung des Leuchtfeuers auf der vierten Leuchtschiffstation; die Bekanntmachung der Baudeputation vom 31. Juli 1894, betreffend das Passiren des nördlichen Fahrwassers der Elbe auf der Stromstrecke zwischen Orthkathen und Gauert; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schifffahrt vom 5. November 1894, betreffend die Veränderung des Leuchtfeuers auf der vierten Leuchtschiffstation; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 7. November 1894, betreffend die Einrichtung eines dritten Leuchtfeuers in der Leuchtbake Schulau; die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 12. December 1894, betreffend die Fahrt der Personen- und Schleppdampfschiffe im Hamburger Hafen; die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 15. December 1894, betreffend oberelbesche Fahrzeuge, welche unbeladen oder in Winterlage in den Hamburger Häfen liegen, und die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 18. December 1894, betreffend die Anbringung eines Hafenlichtes im Hansehafen.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Bezeichnung der Empfangsbahn auf dem Frachtbriefe.) Auf Anregung der Holländischen Eisenbahngesellschaft hat sich der Ausschuss für Angelegenheiten des Güterverkehres im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in der im Juni in Amsterdam stattgefundenen Sitzung bezüglich des § 2, Abs. 2, der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr folgendermassen ausgesprochen: 1. Ein Frachtbrief, welcher die Angabe der Empfangsbahn (Bestimmungsbahn) enthält, soll dann zurückgewiesen werden, wenn die Bezeichnung der Empfangsbahn weder in deutscher noch in französischer Sprache, noch bei Anwendung der amtlichen Geschäftssprache der Versandtstation in deutscher oder französischer Uebersetzung erfolgt ist. 2. Wenn die Zurückweisung eines solchen Frachtbriefes nicht erfolgt ist, ist gleichwohl die Bezeichnung der Empfangsbahn zu beachten, wenn daraus die Absicht des Absenders genau erhellt. Weiters ist in einem von dem Ausschusse für Angelegenheiten des Güterverkehres im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen behandelten Streitfalle festgestellt worden, dass als Empfangs- (Bestimmungs)-station lediglich die in der dafür eigens vorgesehenen Frachtbriefstelle angegebene Station angesehen werden kann, und dass die Eisenbahn nicht berechtigt ist, die Ablieferung einer Sendung nach einer anderen als nach der an dieser Stelle angegebenen Empfangsstation vorzunehmen. Hienach kann eine etwa abweichende Bezeichnung des Ortes an der für den Namen des Empfängers vorgesehenen Stelle nichts ändern. Durch die Ausfüllung des Vordruckes „Empfangsstation" bestimmt der Absender den Ablieferungsbahnhof; die Angabe des Namens des Adressaten und seines Wohnortes soll ausschliesslich die Empfangsbahn in den Stand setzen, dem Empfänger die Ankunft der Sendung richtig anzumelden, beziehungsweise, wo bahndienstliche Rollfuhr-Unternehmungen bestehen, jene ihm zuzuführen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1895, Nr. 8, S. 300.]

— (Erklärungen im Frachtbrief.) Ein Wagen Malz, welcher in Olmütz mit der Frachtbrief-Vorschrift: „Bis Heidelberg im Süddeutsch-Ungarischen Verband, ab dort im Localtarif" nach Gross-Sachsen (Station der Main-Neckar-Bahn) aufgegeben worden war, gab im Ausschuss für Angelegenheiten des Güterverkehres im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Anlass zu Verhandlungen. Aus diesen Verhandlungen ist hervorzuheben, dass, entgegen der Ansicht einer Minderheit, die erwähnte Vorschrift vom Ausschuss als nach Art. VI, Abs. 3, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr zulässig und daher für die betheiligten Eisenbahnen verbindlich anerkannt worden ist, „da in den zu dem im Vereine geltenden Verschleppungs-Uebereinkommen gegebenen Regeln ausdrücklich und grundsätzlich festgestellt worden ist, dass Abfertigungs- (Deckungs)-Vorschriften des Absenders, insoweit sie die Einhaltung eines bestimmten Weges bedingen, als Wegvorschriften im Sinne des Art. VI, lit e, des internationalen Uebereinkommens zu behandeln und als solche stets zu beachten sind".

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1895, Nr. 8, S. 301.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCII. Stückes.) Das am 16. October herausgegebene CXCII. Stück enthält unter

Nr. 1494: Kundmachung des Wiener Magistrates vom 11. October 1895, Z. 181.075, betreffend Massnahmen anlässlich des Umsichgreifens der Maul- und Klauenseuche im Wiener Stadtgebiete.

Nr. 1495: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. October 1895, Z. 98.076, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach dem Deutschen Reiche und der Schweiz.

Nr. 1496: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. October 1895, Z. 97.615, betreffend die Abänderung der Kundmachung vom 10. September 1895, Z. 84.899, hinsichtlich des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern aus mehreren Comitaten in Ungarn wegen Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des CXCIII. Stückes.) Das am 17. October herausgegebene CXCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1497: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 11. October 1895, Z. 16.986, betreffend das Verbot des Ein- und Ausladens von Schweinen in der Eisenbahnstation Czernowitz.

Nr. 1498: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 10. October 1895, Z. 82.631, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg nach Galizien.

Nr. 1499: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. October 1895, Z. 160.136, betreffend das Verbot der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von Schweinen aus den kgl. preussischen Regierungsbezirken Breslau und Liegnitz nach Böhmen.

Nr. 1500: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 14. October 1895, Z. 159.857, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem politischen Bezirke Kolbuszowa in Galizien nach Böhmen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. November:

Erzherzog Albrecht-Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten. I. Em. fl. 7.50 Silber; II. Em. Frcs. 12·50 Gold. — 4 pCt. Stücke zu fl. 1000 und zu fl. 200, Coupon fl. 20.—, resp. fl. 4.— Silber.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten. Stücke zu Mk. 10.000, Mk. 200; Stücke zu Mk. 400 Mk. 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritätsobligationen v. J. 1872, fl. 7.50 Silber. — 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1887, für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, fl. 5.40 Silber; steuerfrei, fl. 6.— Silber. — Actien, fl. 5.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen, lit. B, fl. 5.— Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. Mk. 10.— Gold. — 3 pCt. Em. 1895, Stücke zu Mk. 10.000, 2000, 1000, 200, Coupons Mk. 150.—, 30.—, 15.—, 3.—. — Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Rückzahlungen.

Ab 2 November:

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1882 (verlost am 1. August).

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten, I. Em., 5 pCt. Gold-Prioritäten, II. Em.; 4 pCt. Silber-Prioritäten, Em. 1890 (verlost am 1. Mai).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1887 (verlost am 1. August).

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. 4 pCt. steuerpflichtige und steuerfreie Prioritäten, ferner Actien, I.—IV. Emission (verlost am 1. Mai).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt, Gold-Prioritäten, 4 pCt. Prioritäten und 3 pCt. Prioritäten (Markanlehen) (verlost am 1. October).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schlusstermine pro 1895 für die Güteraufnahme (exclusive Schleppladungen) an den nachgenannten Stationen, welche Termine nach Massgabe der offenen Schiffahrt eingehalten werden.

(Die Schlusstermine für die Entgegennahme von completen Schleppladungen werden fallweise geregelt.)

I.

Schlusstermine für die Güteraufnahme in den nachgenannten Hauptstationen und den dazwischen liegenden Stationen:						im Thalverkehre nach
in Passau und den Stationen ober Linz	in Linz und den Stationen ober Korneuburg	in Korneuburg und Nussdorf	Wien (Nordbahnlände)	Wien (Praterquai) und unterhalb	Budapest und unterhalb	
28./10.	30./10.	2./11.	3./11.	4./11.	6./11.	Sulina, Constantinopel und Schwarze Meer-Häfen.
7./11.	9./11.	12./11.	13./11.	14./11.	16./11.	Donaustationen unterhalb Turn-Severin bis einschliesslich Galatz-Tulcia.
18./11.	20./11.	23./11.	24./11.	26./11.	27./11.	Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Turn-Severin, Drau und Save.
11./11.	13./11.	16./11.	17./11.	18./11.	19./11.	Theiss-, Béga- und Franzenscanal-Stationen.

II.

Ferner wird die Güteraufnahme geschlossen im Zwischenverkehre der Stationen der Strecke	in Passau und den Stationen ober Linz	in Linz und den Stationen ober Korneuburg	in Korneuburg und Nussdorf	Wien (Nordbahnlände)	Wien (Praterquai)	Budapest
Passau-Wien	17./11.	18./11.	16./11.	16./11.	16./11.	9./11.
Wien-Budapest mit Ausnahme der Stationen Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest *)	17./11.	18./11.	23./11.	25./11.	27./11.	27. 11.

Budapest-Szt. Endre-Duna-Bogdány . . . . am 25., speciell in Budapest am 29. September
Budapest-Belgrad-Orsova *) . . . . „ 27. November
T.-Severin-Galatz . . . . „ 27. „
Szegedin-Titel . . . . „ 27. „
Draueck-Barcs . . . . „ 27. „
wobei auf die unter I und III angegebenen früheren Einstellungstermine auf einzelnen Strecken und Stationen Rücksicht zu nehmen ist.

Anmerkung. *) Die Güteraufnahme im Verkehre der Stationen: Passau, Linz, Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest unter einander, dann im internen Verkehre der Savestrecke Semlin—Sissek und im intern-serbischen Donauverkehre bleibt nach Massgabe von Witterungs- und Wasserstandsverhältnissen auch nach dem 30. November offen.

III.

a) Die Güteraufnahme nach und von den Stationen: Wesenufer, Wilhering, Persenbeug, Marbach, Melk, Aggsbach, Rossatz, Hollenburg, Zwentendorf und Tulln wird mit 31. October geschlossen. Transporte von allen unterhalb Wien gelegenen Stationen nach den vorgenannten Bestimmungsstationen werden nur bis 15. October und nur in Budapest bis 25. October übernommen.

b) Die Güteraufnahme nach und von den Stationen: Duna-Körtvélyes, Böös, Radvány, Veröcze, Tétény, R.-Almás, Tass, Szalk, Apostag, Harta, Ordas, Szegzárd, Szekesö, Dálya, Futak und Kamenitz wird mit 15. November 1895 geschlossen. Die Uebernahme von Transporten ab allen Stationen ober Wien nach den sub b) genannten Stationen wird mit 1. November, ab allen Stationen von Wien und unterhalb mit 10. November geschlossen.

Wien, am 15. October 1895. [800]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Tarif-Theil V, Heft 1.

(Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.)

Am 1. November 1895 gelangt Nachtrag II zum Tarif-Theil V, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband (Böhmisch - Bayerischer Kohlenverkehr) zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Aufnahme von neuen Stationen, Ermässigungen und Berichtigungen von Frachtsätzen, Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren und Aenderungen von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. October 1895. [801]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Petroleum etc. und Rohbenzin (Petroleumnaphtha).

Mit 1. November 1895 gelangt ein Ausnahmetarif

a) für Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralisches Schmieröl;

b) für Rohbenzin (Petroleumnaphtha)

im Verkehre von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zur Einführung.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes, sowie des Anhanges hiezu, enthaltend die Coursdifferenzen, welche jedoch bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben, sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 35 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. October 1895. [802]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 tritt der Theil II, Heft 3 des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband in Wirksamkeit, welcher directe Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie Oelsaaten, dann für leere, gebrauchte Säcke im Verkehre zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (galizische und Bukowinaer Linien) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Vorarlberger Linie), sowie Lindau, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, enthält.

Hiedurch wird der Tarif vom 1. December 1887 für den Getreideverkehr Galizien—Vorarlberg, resp. Lindau, sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I bis III aufgehoben.

Soweit der vorliegende Tarif für einzelne Stationsverbindungen directe Frachtsätze nicht mehr enthält, bleiben die Sätze des Tarifes vom 1. December 1887 für den Getreideverkehr Galizien—Vorarlberg, resp. Lindau, noch bis zum 15. December 1895 einschliesslich in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 Hellern oder 50 Pfennig pro Stück bezogen werden.

Wien, am 15. October 1895. [803]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einstellung der bisher gewährten Giltigkeitsverlängerungen von Fernverkehrs-Retourkarten.

Nachdem sich die Ansuchen um Giltigkeitsverlängerung von Retourkarten, welche bislang unter gewissen Voraussetzungen bewilligt wurde, in erheblichem Masse mehren, wodurch ein namhafter Arbeits- und Zeitaufwand verursacht wird, sehen wir uns veranlasst, hiemit kundzugeben, dass in Hinkunft derlei Giltigkeitsverlängerungen nicht mehr bewilligt werden.

Es werden daher die Reisenden in ihrem eigenen Interesse eingeladen, Tour- und Retourkarten nur in jenen Fällen zu lösen, in welchen die tarifmässig festgesetzte Giltigkeitsdauer im Hinblick auf die voraussichtliche Gesammtdauer der Hin- und Rückreise und des Aufenthaltes im Bestimmungsorte und den etwaigen Unterbrechungsstationen als vollauf genügend erscheint.

Wien, am 10. October 1895. [804]

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr, Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Verschiebung der Einführung von Neuauflagen der Verbands-Gütertarif-Theile II.

Die in der Nummer 110 dieses Blattes vom 19. September unter fortlaufender Nummer 689 für den 1. November 1895 verlautbarte Einführung von Neuauflagen der Verbands-Gütertarif-Theile II wird auf einen noch neuerdings kundzumachenden Termin verschoben.

Wien, am 14. October 1895. [805]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Aufhebung der Coursdifferenz-Beträge.

Vom 1. November 1895 werden die in den Tarifen der obbezeichneten Verbände enthaltenen Frachtsätze ungekürzt zur Anwendung gebracht.

Die in den Tarifen, bezw. Anhängen oder Nachträgen zu denselben enthaltenen Coursdifferenz-Beträge bleiben daher bis auf Weiteres unberücksichtigt.

Budapest, am 10. October 1895. [806]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
auch im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Haltestelle Střitesch für den beschränkten Frachtgutverkehr.

Am 21. October 1895 wird die an der Localbahn Krasna-Rožnau zwischen der Station Zaschau und der Haltestelle Zubři gelegene Personen-Haltestelle Střitesch unter gleichzeitiger Erweiterung zur Halte- und Ladestelle für die Auf- und Abgabe von Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen, welche tarifmässig in offenen Wagen befördert werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, eröffnet.

Ausserdem können dortselbst Getreidesendungen in ganzen Wagenladungen aufgeliefert, bezw. bezogen werden.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, bezw. aus den bezüglichen Tarifen zu ersehen.

Wien, am 17. October 1895. [807]

Beförderung von Borstenvieh und Schafen nach Wien (St. Marx).

Neuer Ausnahmetarif.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die frachtgutmässige Beförderung von Borstenvieh und Schafen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Wien (St. Marx) in Wirksamkeit.

Mit dem Tage der Einführung dieses Ausnahmetarifes tritt der für den gleichnamigen Verkehr bestehende Ausnahmetarif für Borstenvieh- und Schaftransporte vom 15. August 1891 nebst Nachtrag I ausser Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Kostenpreis erhältlich.

Wien, am 15. October 1895. [808]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Nachtrag IV zum Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 tritt der Nachtrag IV zu dem ab 1. Februar 1893 giltigen Tarife für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof), sowie den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen, dem Lagerhause der Stadt Wien und Wien (Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) andererseits in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Berichtigungen.
II. Ergänzungen.

1. Ermässigung von Frachtsätzen des Classenguttarifes und einzelner Ausnahmetarife in diversen Relationen.
2. Aufnahme neuer Stationen in den Verbandstarif.
3. Aufnahme der Station Volksgarten in den Ausnahmetarif XIV.
4. Verzeichniss der Lieferfristen für Eil- und Frachtgüter in sämmtlichen Verbandsrelationen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Kostenpreis erhältlich.

Wien, am 15. October 1895. [809]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung einer Kundmachung.

Durch Herausgabe des vom 1. October 1895 giltigen Tarifes, Theil III, Heft 2, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes erscheint die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 10 vom 22. Jänner 1895 auf Seite 175, sub Post 56, enthaltene Kundmachung gegenstandslos und wird hiemit ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 16. October 1895. [810]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung directer Fahrkarten zwischen Stationen der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, bezw. Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft andererseits.

Am 1. November 1895 gelangen folgende neue Fahrpreise zur Einführung:

Zwischen	Personenzüge		Combinirte Züge	
	Classe			
	II.	III.	II.	III.
	Gulden ö. W. einschl. Stempel			
Kleinskal und Prag B.N.B. . .	2·85	1·43	4·13	2·07
Morchenstern und Prag B.N.B.	3·91	2·00	5·19	2·64
Tannwald und Wschetat-Přivor	2·64	1·32	3·45	1·73

Die Fahrkarten für combinirte Züge gelten auf den Linien der Böhmischen Nordbahn für Schnellzüge, sonst für Personenzüge.

Wien, am 12. October 1895. [811]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Personenverkehr über Bodenbach und Tetschen. Vom 10. November an werden für den Verkehr von Bodenbach, Dresden-Altst., Dresden-Neust. und Tetschen nach Bremen, Hamburg-Altona Verbindungsb., Hannover, Köln, Stralsund und Warnemünde Personenzugs-Fahrkarten I. Cl., zum Theil auch II. und III. Cl. nicht mehr ausgegeben. Gleichzeitig wird die Personen- und Gepäcksabfertigung von Dresden-Neust. nach Pyrmont über Hannover oder Magdeburg—Braunschweig aufgehoben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1620	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz der Position H—19 des Tarifes, Theil I	Graz S.B.	Friesach	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen zum Wiederaufbau der abgebrannten Kirche und des Klosters in Friesach bestimmt und an den Convent des Dominikaner-Klosters in Friesach adressirt sein. Im Uebrigen gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	50 Heller	—	Im Kartirungswege		
			Dachziegel	Kalsdorf		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.				48 Heller				
1621	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Aufgabe der Sendungen hat im Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehre zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg			Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 126 vom 3. November 1894, unter fortlaufender Nr. 1913, verlautbarte einschlägige Begünstigung wird hiedurch aufgehoben
					Benfeld				43·36	34·97	8·39			
					Bennweier				41·52	32·97	8·55			
					Bollweiler				39·72	31·22	8·50			
					Colmar				41·18	32·72	8·46			
					Dornach				38·94	30·47	8·47			
					Gebweiler				40·12	31·59	8·53			
					Haagen				38·20	28·34	9·86			
					Hagenau				46·72	38·34	8·38			
					Heissenstein				40·23	31·72	8·51			
					Logelbach				41·35	32·84	8·51			
					Lützelhausen				45·21	35·92	9·29			
					Markirch				43·64	35·09	8·55			
					Masmünster				40·68	32·09	8·59			
					Mühlhausen				38·77	30·22	8·55			
					Münster				42·24	33·72	8·52			
					Rappoltsweiler				41·91	33·47	8·44			
					Rothau				45·77	37·34	8·43			
					St. Amarin				40·45	31·97	8·48			
					St. Kreuz i. L.				43·48	34·97	8·51			
					Sentheim				40·40	31·84	8·56			
					Türkheim				41·52	32·97	8·55			
					Wesserling				40·62	32·09	8·53			
1622	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Zinkerze	Tarvis	Cilli	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	76 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1623	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclusive Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) im Exporte nach Ostindien	Adlerkosteletz	a) Triest b) Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Anwendung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Tarifes, giltig vom 1. Februar 1889	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, resp. bis zur Einführung im Tarifwege	Süd-Nordösterr.-Ungar. Tarif, giltig vom 1. Jänner 1892	a) 123 b) 143	a) 121 kr. b) 141 kr.	2 2	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		
				Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)					a) 133 b) 153		12 12			
				Časlau					a) 123 b) 143		2 2			
				Dobrowitz					a) 123 b) 143		2 2			
				Doudleb					a) 123 b) 143		2 2			
				Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.)					a) 123 b) 143		2 2			
				Neubidschow					a) 123 b) 143		2 2			
				Peček					a) 123 b) 143		2 2			
				Schönpriesen, Nestomitz (Zuckerfab.)					a) 133 b) 153		12 12			
				Sedletz-Kuttenberg					a) 123 b) 143		2 2			
				Slatinan					a) 123 b) 143		2 2			
				Smiřitz, Rossitz					a) 123 b) 143		2 2			
				Wlkawa					a) 123 b) 143		2 2			
				Kuttenberg Stadtbahnhof					a) 127 b) 147	a) 125 b) 145	2 2			
				Wrdy-Bučic, Žleb					a) 128 b) 148	a) 126 b) 146	2 2			
1624	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl der Position E 6 des Tarifes, Theil I, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Position E 7 des Tarifes Theil I	Mährisch-Ostrau transit (für Sendungen von der Montan- und Ostrau-Friedlander Bahn), dann von Schönbrunn	Triest S. B. und Fiume	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen nach einem ausserösterreichisch-ungarischen Hafen exportirt werden und binnen vier Monaten vom Datum des Eintreffens in Triest oder Fiume zur Verschiffung gelangen. Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	144·9 kr. — 289·8 h 145·9 kr. — 291·8 h	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Beibringung der Original-Frachtbriefe und eines vom k. k. Hafen- und See-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume auf Grund der diesen Behörden vorliegenden Manifeste (Schiffsladelisten) ausgestellten, den directen Seeexport nach einem ausserösterreichisch-ungarischen Hafen nachweisenden Certificates, aus welchem die erforderlichen Daten, und zwar: Die Abfahrt und Bezeichnung des Schiffes und der Inhalt eines jeden Collo, unter Angabe der Marken, Nummern und Gewichtes desselben, die directe Bestimmung der Güter etc. zu ersehen sind. Diese Documente müssen binnen 6 Monaten nach Beendigung des Bahntransportes in Vorlage gebracht werden	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1625	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art	Heinrichsthal	Triest-Freihafen	Für Sendungen mit der Bestimmung nach Ostindien und nach den westlich Gibraltar gelegenen europäischen, afrikanischen und amerikanischen Häfen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Anwendung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, bezw. des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	180 kr. ö. W.	150 kr. ö. W.	30 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Bahnfrachtbriefe und Beibringung eines Certificates des k. k. Hafen- und Seecapitanates in Triest, bezw. des k. k. Hauptzollamtes in Triest, welche Documente längstens drei Monate nach beendetem Bahntransporte in Vorlage gebracht werden müssen	
1626	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Triest-Südbahn	Mähr.-Ostrau	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen, resp. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen. Die zur Beförderung verwendeten Reservoirwagen müssen in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Reservoirwagen, d. h. solcher, die nicht in den Fahrpark der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingestellt sind, ist ausser der nach nebenstehendem Frachtsatze entfallenden Frachtgebühr für die erwachsenden Wagenmietheauslagen noch die Gebühr von ö. W. fl. 11.— pro Wagen zu entrichten	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 160	94	66	Im Kartirungswege		
				Fiume					166	94	72			
1627	Südbahn-Gesellschaft	Priv. österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, mit Ausnahme der von der directen Beförderung ausgeschlossenen	Nemotitz	Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B.	Unter Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen und Tarifvorschriften für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, sonach für sperrige Güter mit einem 50percentigen Zuschlage	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	Bestehen keine directen Frachtsätze	202		Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		
					Fiume					207				
				oder umgekehrt						Kreuzer ö. W. Silber incl. Mgb.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1628	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schafwolle	Triest Südbahn und Triest-Freihafen Südbahn	Brünn K.F.N.B., St.E.G.	Bei Aufgabe als Frachtgut unter Anwendung der für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Verkehr (Tarif vom 1. April 1889) bestehenden Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	255 kr. ö. W.	190 kr. ö. W.	65 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Verkehr vom 1. April 1889 vorgeschriebenen Documente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1629	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Silberbarren und gemünztes Silber bei Beförderung als Eilgut	Bodenbach B.N.B. und St.E.G. Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.	Triest	a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; b) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der für diese Artikel im Tarife, Theil I, enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Sätze	a) 1056 kr. ö. W. b) 927 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
1630	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlmateriale zu Schiffsbauzwecken der k. und k. Kriegsmarine	Schönbrunn	Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verkehr, giltig vom 1. Jänner 1892. Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmarine adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verkehr, giltig ab 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 174	103	71	Im Kartirungswege		
				Schönbrunn	Pola				186	112	74			
				Altkladno	Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen				141	118	23			
				Altkladno	Pola				153	127	26			
				Teplitz-Waldthor	Triest-St. Andrea und Triest-Freihafen				144	123	21			
				Teplitz-Waldthor	Pola				156	132	24			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1631	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zinkblech	Mähr.-Ostrau	Triest S.B. Triest-Freihafen S.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach China und Japan via Suez-Canal bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	194 kr. ö. W. incl. Manipulations-Gebühr	137 kr. ö. W. incl. Manipulations-Gebühr	57 kr. ö. W.	Im Kartirungs- oder im Rückvergütungsw., je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		
1632	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelsaure-Abfallwasser in Cisternenwagen oder in Glasballons in Körben	Triest Südbahn und Fiume	Wagram	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Cisternenwagen hat die Partei vorzunehmen. Die zur Beförderung verwendeten Reservoirwagen müssen in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Reservoirwagen, d. h. solcher, die nicht in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft eingestellt sind, ist ausser der nach nebenstehendem Frachtsatze entfallenden Frachtgebühr für die erwachsenden Wagenmiethauslagen noch die Gebühr von 22 Kronen pro Wagen zu entrichten	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	180·8 Heller*		Im Kartirungswege		
1633	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Güter aller Art, insoweit für selbe die in dem ab 1. Februar 1889 giltigen Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verbandstarife enthaltenen „allgemeinen Tarife" anwendbar sind	Polna-Stecken	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Directe Frachtsätze bestehen nicht	205	Verschieden	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente	
					Fiume					215				
				Altpaka	Triest S.B. und Freihafen S.B.					247				
					Fiume					257 Kreuzer ö. W. Silber incl. Manipulations-Gebühr				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1634	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Eisen- und Stahlmaterial-Transporte der Pos. E—6 des Tariftheiles I zu Schiffsbauzwecken der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des Oesterr. Lloyd	Pilsen	Triest-S. Andrea Triest Freihafen k.k.St.B. Triest Stadt k.k.St.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verkehr, bezw. der Nachträge hiezu. Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine, bezw. an den Oesterr. Lloyd adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1896	Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif	kr. 121	kr. 106	kr. 15	Im Kartirungswege		
					Pola				150	114	36			
1635	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl der Pos. E—6 des Tarifes Theil I	Schönbrunn	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen zu Schiffsbauzwecken des Oesterr. Lloyd und des Stabilimento tecnico in Triest bestimmt sein und unter der Adresse dieser Unternehmungen befördert werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarif	kr. 174	kr. 128	kr. 46	Im Kartirungswege		
					Triest-S. Andrea				180	131	49			
1636	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelkies	Triest S.B. und Fiume	Lundenburg	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Directer Tarif besteht nicht	158 Heller		Im Kartirungswege		
1637	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn K. k. österr. Staatsbahnen	Erdnuss- (Arachiden-) Schalen	Fiume	Drahanowitz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	115 kr. ö. W. incl. Mgb. bezw. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Triest S.B. und Freihafen S.B.						114				
1638	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Schönbrunn	Pola	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifes. Die Sendungen müssen an die k. u. k. Kriegsmarine adressirt sein und von dieser bezogen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Verbandstarif	150 kr.	112 kr.	38 kr.	Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostrau					151 kr.	112 kr.	39 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1639	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Bahnen	Schwefelkies	Triest S.B. und Freihafen S.B., sowie Fiume	Hruschau	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes 3. Die Sendungen müssen von Spanien proveniren	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Directe Sätze bestehen nicht	195·4 Heller incl. Mgb., bezw. incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
1640	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schwefelkies	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Schönweid (chemische Fabrik)	Frachtzahlung nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directer Tarif besteht nicht		180 Heller incl. Mgb. (bezw. incl. Steuer)		Im Kartirungswege		
				Fiume						202 Heller incl. Mgb. (bezw. incl. Steuer)				
1641	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn	Ordinäre Glasflaschen, in Steigen, Kisten, Körben, Harassen verpackt oder auch in Juteballen oder Leinwand eingenäht	Fiume	Triest	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarifes bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die bezüglichen Sendungen müssen nach türkischen, griechischen, ägyptischen oder russischen, dann französischen und spanischen Hafenplätzen zum Exporte gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarif	164	128	36	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im A) **Kartirungswege,** wenn die bezüglichen Sendungen mit directen Frachtbriefen an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd behufs Weiterbeförderung nach einem der vorbezeichneten Hafenplätze zur Aufgabe kommen. B) **Rückvergütungswege:** Gegen auf schliessende Firma 1. bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, 2. bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe; in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und See-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Neusattl					156	120	36			
									kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. Steuer		kr. ö. W.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1642	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Pitch-pine- (amerikanisches Pechkiefer-) Holz	Triest S.B. Triest Freihafen S.B. oder Fiume	Standing	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directer Tarif besteht nicht		260 Heller incl. Mgb. (bezw. incl. Steuer)		Im Kartirungswege		
1643	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, insoweit für selbe die „Allgemeinen Tarife" aus dem Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, giltig ab 1. Februar 1889, anwendbar sind	Znaim Oe.N.W.B. Znaim St.E.G.	Triest S.B. Triest Freihafen / Fiume	Für Sendungen, welche via Suez-Canal oder nach Echellen des Schwarzen Meeres befördert werden, unter Anwendung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Oester.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig ab 1. Februar 1889	Directe Frachtsätze bestehen nicht	180 / 190 Kreuzer ö. W. Silber incl. Manipulationsgebühr, bezw. Steuer	Verschieden	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege auf Grund der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente	
1644	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Porzellanerde (China-clay, Kaolin) aus Pos. E 20 des Tarif-Theiles I	Ober-Bříš	Fiume	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Süd-Nordöster.-Ungar. Verbandstarif	124 kr. ö. W. incl. Mgb. und Steuer	120·5 kr. ö. W. = 241 Heller incl. Mgb. und Steuer	3·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1645	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Getreide- und Hülsenfrüchte, Mehl und Mahlproducte, Oelsaaten, Malz, eingereiht in den Ausnahme-Tarif XII des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verband-Tarifes	Gaya	Fiume / Triest S.B. und Freihafen S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directe Tarife bestehen nicht		273 / 270 Heller incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer		Im Kartirungswege		

1646 — Südbahn-Gesellschaft — am Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandsverkehre betheiligten Verwaltungen — Porzellanwaaren, verpackt — Unter Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ung. Verbandstarifes und bei Frachtzahlung für mindestens … kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief — Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896 — Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarif, Ausnahmetarif XXIV (Pos. 26) — Im Kartirungswege

von	nach	mindestens kg	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass
Carlsbad	Triest	5000	273	266	7
		10000	187	177	10
	Fiume	5000	275	273	2
		10000	189	188	1
Chodau	Triest	5000	272	262	10
		10000	181	174	7
	Fiume	5000	274	268	6
Klösterle	Triest	5000	268	258	10
		10000	196	171	25
	Fiume	10000	198	191	7
Neusattl	Triest	5000	269	261	8
		10000	178	173	5
	Fiume	5000	271	266	5
Schlackenwerth	Triest	5000	277	267	10
		10000	196	178	18
Podersam	Triest	10000	200	171	29
	Fiume	10000	217	191	26
			Kreuzer ö. W. pro 100 kg incl. Manipulationsgebühr, bezw. auch incl. Steuer		kr. ö. W.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1647	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Malztreber, getrocknete	Leoben, Station der k. k. österr. Staatsbahnen und Leoben, Station der Südbahn-Gesellschaft (oder umgekehrt)	Isny Leutkirch Wangen i. Allgau (Stationen der kgl. Württemb. Staatseisenb.)	Die Frachtsätze finden Anwendung, wenn mit je einem Frachtbriefe ad I. 5000 kg ad II. 10000 kg auf einen Wagen aufgeliefert werden oder die Fracht für dieses Gewicht und den Wagen bezahlt wird	Vom 1. December 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1896	Theil II, Tarifheft 1 vom 1. Jänner 1895 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband		Mark (Neue Frachtsätze) Abtheilung I. / II. Isny: 2·43 / 1·47 Leutkirch: 2·35 / 1·41 Wangen: 2·47 / 1·46		Im Kartirungswege		

Hiedurch werden die im Nachtrag II zu Theil II, Tarifheft 1 vom 1. Jänner 1895 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 57 für Malztreber, getrocknete, mit 30. November 1895 ausser Kraft gesetzt.

Fortlaufende Nr.	von der	im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1648	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	a) Rohzucker (Pos. Z—11 der Güterclassification des Tarifes, Theil I) b) Melasse " M—17 " " " "	(Vide nachstehende Tabelle)		Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende August 1896	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband Theil II, Heft 1 vom 1. October 1893 " II, " 2 " 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	(Vide Tabelle)		Im Kartirungswege		

Nach	Von Przeworsk für Rohzucker	Von Przeworsk für Melasse	Von Sędziszów für Rohzucker	Von Sędziszów für Melasse	Von Tłumacz-Pałahicze für Rohzucker	Von Tłumacz-Pałahicze für Melasse
	in Kreuzern pro 100 Kilogramm					
1. Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.						
Bedihošt	105	71	94	66	145	97
Bisenz-Pisek	108	73	97	68	149	99
Brünn	113	76	102	71	154	102
Chybi	54	46	47	41	110	72
Chropin	100	68	89	63	140	94
Grussbach-Schönau	120	82	109	77	163	108
Hullein	100	68	89	63	140	94
Kojetein	101	68	90	63	141	94
Kremsier	101	69	90	64	141	95
Leipnik	94	65	83	60	134	91
Lundenburg	114	77	103	72	156	103
Mähr.-Ostrau	74	56	67	51	121	82
Prerau	98	67	87	62	138	93
Rohatetz	110	74	99	69	150	100
Rohrbach-Seelowitz	115	78	104	73	158	104
Troppau	72	62	65	57	128	88
2. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.						
Gross-Wisternitz	106	72	95	67	146	98
Olmütz Stadt	106	71·5	95	66·5	146	97·5
Troppau M.S.C.B	76	64	69	59	132	90
3. Stationen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.						
Austerlitz	114	76	103	71	154	102
Kromau	129	90	118	85	170	116
Kanitz-Eibenschitz	125	86	114	81	166	112
Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)	110	75	99	70	150	101
Ungar.-Ostra	115	78	104	73	155	104

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1649	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zucker aller Art (Pos. Z—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Chybi Prerau	Lubaczów	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5, vom 1. October 1892	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 80 108		Im Kartirungswege		
1650	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Erdäpfel (unverpackt oder verpackt)	Okřisko (St.E.G.)	Gross-Meseritsch	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis 31. März 1896	Localtarif	19·5 kr.	15 kr.	4·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende Juni 1896, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	Das Auf- und Abladungen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1651	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Stück-, Nuss- und Würfelkohle von den Versandtstellen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. September 1895 via Wien Nordbahnhof—Wiener Verbindungsbahn	Wien St.E.G.	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif vom 1. September 1895	Verschieden		3·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und nicht rückgestellt werden, längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	Bei eventueller Aenderung der Tarife wird auch eine entsprechende Modification des Zugeständnisses vorbehalten
1652	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gerste	Wien St.E.G.	Grammat-Neusiedl	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	12 kr.	9·1 kr.	2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens 31. März 1896, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	
1653	Eisenbahn Wien-Aspang	K. k. österr. Staatsbahnen	Brennholz der Pos. H—20 des Tarifes, Theil I	Nussdorf transit	Wien E.W.A. loco (Rutschengeleise)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ausladung durch die Partei innerhalb 6 Tagesstunden	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	23 Heller	19 Heller	4 Heller	Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1654	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche zum Wiederaufbau und zur Einrichtung der abgebrannten Papierwaarenfabrik des S. D. Modiano in Triest Verwendung finden, gelangt ab Stationen der österreichischen Linien der Südbahn nach Triest S.B. ausnahmsweise mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896 der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes unter den dortselbst festgesetzten Bedingungen zur Anwendung.											
1655	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Die für den Triest-Fiume-Sächsischen Verkehr in Nr. 18 dieses Blattes vom 9. Februar 1895 auf Seite 292 unter fortl. Nr. 317, ferner in Nr. 37 vom 28. März 1895 auf Seite 584 unter fortl. Nr. 570, sowie in Nr. 41 vom 6. April 1895 auf Seite 652 unter fortl. Nr. 635 enthaltenen Kundmachungen werden dahin ergänzt, dass die bei den betreffenden Frachtsätzen angegebenen Coursdifferenzen ab **1. November 1895** bis auf Weiteres **unberücksichtigt** gelassen werden.											

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 116 vom 3. October 1895, unter der fortlauf. Nr. 1439 ersichtlichen Publication wird der zugestandene Frachtsatz von 159 auf 156 Kreuzer ö. W. pro 100 kg und der Nachlass von 15 auf 18 Kreuzer ö. W. pro 100 kg berichtigt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen beabsichtigt, die **Lieferung und Aufstellung der mechanischen Einrichtungen für fünf Locomotiv-Drehscheiben** von 14·65 m Durchmesser in den Stationen Niederlindewiese, Halicz, Tarnopol, Trembowla und Kopyczynce für die im Bau befindlichen Linien Niederlindewiese — Barzdorf, Halicz — Ostrow (Tarnopol) und Tarnopol—Kopyczynce im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung und Aufstellung hat auf Grund der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, Lieferungsbedingnisse und Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen, welche nebst den Bestimmungen für die Offertabgabe bei der Fachabtheilung 2 der k. k. General-Direction (Wien, Westbahnhof) und bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Krakau, Lemberg, Olmütz und Stanislau eingesehen und gegen Vergütung der Kosten auch behoben werden können.

Die auf diese Lieferung bezughabenden Offerte sammt Beilagen sind, vorschriftsmässig gestempelt, unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung von Locomotiv-Drehscheiben“ bis **längstens den 4. November 1895, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhof) zu überreichen.

Wien, im October 1895.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Es gelangt hiemit die Lieferung von **94.300 Stück Oberbauschwellen aus Eichenholz** für die auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auszuführenden Linien der Wiener Stadtbahn zur Ausschreibung.

Das auf diese Lieferung bezughabende Offertformulare und die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei der Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII., Mariahilferstrasse 126) eingesehen, behoben oder gegen Ersatz der Kosten bezogen werden.

Die Offerte können sich entweder auf die ganze oder nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Menge erstrecken.

Die Ablieferung der Schwellen hat in den aus dem Offertformulare ersichtlichen Stationen oder Lagerplätzen zu erfolgen und muss spätestens im April 1896 beginnen und mit Ende April 1897 beendet sein.

Die Preise sind franco der Stationen oder Lagerplätze inclusive aller Spesen zu stellen.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten Offertformularien sind **längstens bis 16. November l. J., 12 Uhr Mittags,** versiegelt, mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung von Eichenschwellen für die Wiener Stadtbahn“, bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (XV., Administrationsgebäude der k. k. Oesterr. Staatsbahnen) einzureichen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im October 1895.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 124. Wien, 22. October 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. October 1895, womit für den Monat November 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat November 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 19 1/2 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Localbahnen von der Station Gaisbach-Wartberg der k. k. Staatsbahnlinie Linz—Budweis nach Zwettl und von dort zur Station Pöchlarn der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Linz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Baurathe Rudolf Ritter Stummer v. Traunfels in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachbezeichnete normalspurige Localbahnen, und zwar:

1. von der Station Gaisbach-Wartberg der k. k. Staatsbahnlinie Linz—Budweis über Zell, Königswiesen, Arbesbach und Rappottenstein nach Zwettl und
2. von Zwettl über Grafenschlag, Ottenschlag, Martinsberg und Würnsdorf mit Uebersetzung der Donau zur Station Pöchlarn der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Linz

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 4. October 1895. Z. 51.661.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mochov zur Station Böhm.-Brod.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Obmann der Bezirksvertretung in Böhm.-Brod, Franz Prokupek, mit dem Erlasse vom 27. Mai 1895, Z. 29.893 (Verordnungs-Blatt Nr. 72 vom 22. Juni 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mochov über Vikaň, Konnic, Černik und Stolmiř zur Station Böhm.-Brod der Linie Wien—Bodenbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 3. October 1895. Z. 57.395.

Die Postdampfer der „American Line“ „Saint Louis“ und „Saint Paul“.

In den letzten Monaten sind von Cramps Werfte in Philadelphia die für die „American Line“ bestimmten Dampfer „Saint Louis“ und „Saint Paul“ abgelaufen. Diese Schiffe werden die ersten für den Postverkehr mit Europa bestimmten Fahrzeuge solcher Grösse sein, die in Amerika gebaut wurden. Die Hauptdimensionen derselben sind:

Grösste Länge	169	m
Länge in der Wasserlinie	163	„
Grösste Breite	19·2	„
Raumtiefe	12·8	„
Tauchung	7·92	„
Dieser Tauchung entsprechen:		
das Deplacement	16.000	t
Brutto-Tonnengehalt	11.000	t

Die beiden Schiffe besitzen zwar einen grösseren Spring als europäische Postdampfer, doch thut dies dem guten Eindruck, welchen ihre Körperform hervorruft, keinen Abbruch. Der Hauptspant zeigt einen flachen Boden und, wie dies bei allen Postdampfern der Fall ist, sehr schwach einfallende Flanken.

Der Vordertheil präsentirt sich als ein Keil mit aufrecht stehender Schneide; er besitzt Querspanten, die unter Wasser durchwegs U-förmig sind und sich erst ober Wasser wegen des Decks und der Back etwas erweitern.

Das Achterschiff ist unter Wasser sehr scharf gehalten und gleicht im Allgemeinen jenem der Postdampfer „New-York“ und „Paris“, die sich durch elegante Formen auszeichnen. Die rückwärtigen Enden der beiden Schraubenwellen sind nicht, wie auf anderen Zweischraubenschiffen, in Rohre gefasst, sondern liegen jedes in einer trichterförmigen Verlängerung der Aussenhaut, die sich bis zu den freistehenden Wellenträgern erstreckt, so dass die äussersten Wellenlager zugänglich bleiben und geschmiert werden können. Diese Anordnung ist von den Cunard-Dampfern „Campania“ und „Lucania“ abgenommen, wo sie zum ersten Male ausgeführt wurde, um die Hauptmaschinen gegen einen ähnlichen schweren Unfall zu schützen, wie er sich im Jahre 1889 auf dem Dampfer „City of Paris“ ereignete. Es brach dort nämlich das rückwärtige Stück der Steuerbord-Schraubenwelle, wahrscheinlich wegen zu grosser Reibung der letzteren in ihren Führungen, ab, was den sofortigen Zusammenbruch der Maschine zur Folge hatte.

Die Wellenträger sind Stahlgussstücke von 31 t Gewicht. Der Kiel hat an beiden Enden eine starke Krümmung nach aufwärts, wodurch das Todtholz vorne und achter verringert und die Drehfähigkeit des Schiffes erhöht wird.

Die Schiffe sind nach dem Längsspantensystem gebaut, so dass deren Querspanten bis zu den obersten Berghölzern unterbrochen herzustellen waren. Bei den Querspanten hat mit geringen Abänderungen das in England erdachte Bracket- (Stützplatten-) System Anwendung gefunden.

Der Doppelboden hat eine maximale Höhe von 1·35 m und ist daher im Stande, nöthigenfalls eine beträchtliche Menge Wasser als Ballast aufzunehmen. Um die Füllung der als Ballast-Tanks dienenden Räume möglichst rasch zu bewirken, communicirt jede einzelne Zelle durch ein innerbords zu bedienendes Ventil mit der See; ebenso ist für die Entleerung der Zellen durch Anbringung mächtiger Worthington-Pumpen gesorgt, so dass es keiner Schwierigkeit unterliegt, den Trimm und die Belastungsverhältnisse des Schiffes nach Bedarf zu regeln und demselben seine Stetigkeit im Seegange unter wechselnden Verhältnissen zu wahren.

Die Aussenbeglattung hat eine Stärke von 19 mm, sie ist in gewöhnlicher Art angebracht, mit der einzigen Ausnahme, dass die Scheergänge mit ihren oberen und unteren Nachbargängen durch innen- und aussenbords einander gegenüber stehende, mit den betreffenden Plattengängen laufende lange Stossbleche und doppelte Nietreihen und nicht, wie sonst gebräuchlich ist, durch einfache Ueberlappung und Nietung verbunden sind. Dies hat den Zweck, die Festigkeit des Schiffskörpers in den oberen Partien, wo derselbe namentlich bei Stampfbewegungen sehr angestrengt wird, entsprechend zu erhöhen.

Die Aussenbord-Beglattung reicht vorne und achter bis zum Promenadedeck; in der Mitte des Schiffes hingegen ist sie nur so weit hinaufgeführt, um die Brustwehr und die dort zu Tage liegenden Theile der Wallgänge des Salondecks abzugeben. Die betreffenden Wallgangtheile bilden an jeder Bordseite eine von den Laufplanken des über ihnen gelegenen Promenadedecks eingedachte Galerie von 2·1 m Breite.

Am Vordertheile des Promenadedecks befinden sich zwei Gangspille, ein Bratspill und zwei stocklose Anker. Der grösste Theil dieses Decks ist von Deckhütten eingenommen, aus deren mittleren zwei elliptische Schlote von 4·25 m und 3·50 m Durchmesser emporsteigen. Vorne und achter vom mittleren Hüttencomplex steht je ein stählerner Schoonermast mit hölzerner Stenge.

Die Raumeintheilung und die innere Ausstattung der beiden Schiffe gleichen denjenigen auf den Dampfern „Paris“ und „New-York“. Erwähnt sei hierüber nur, dass man auf diesen Schiffen in höherem Masse als anderwärts für eine gute Ventilation und für zweckmässige Beheizungsanlagen Sorge getragen und Einrichtungen getroffen hat, die es den Passagieren ermöglichen, sich die Temperatur in ihren Cabinen innerhalb gewisser Grenzen zu regeln.

Auf die Bequemlichkeit der Zwischendecks-Passagiere ist in lobenswerther Weise Rücksicht genommen worden.

Die beiden Dampfer „Saint Louis“ und „Saint Paul“ sind für die Aufnahme von 320 Passagieren erster Classe, 200 der zweiten Classe und 800 Zwischendecks-Passagieren eingerichtet. Da der Bemannungsstand aus einem Commandanten, 6 Officieren, 48 Matrosen, 120 Heizern, 30 Maschinisten, 120 Stewarts und Kellnern, 16 Kammerzofen, 2 Oberköchen, 2 Postbediensteten, einem Arzte, einem Rechnungsführer und einem Buchdrucker besteht, so befinden sich bei voller Passagierzahl 1700 Personen an Bord. — Die Ladefähigkeit für Frachtgüter beschränkt sich auf 1500 t.

Jedes der beiden Schiffe führt 34 Boote, und zwar 14 Rettungsboote, 14 unversinkbare Collapsing-Boote, eine Schaluppe, eine Pirogue und 4 metallene Rettungsboote, die durchwegs mit den modernsten Einrichtungen für das Aussetzen versehen sind.

Beide Fahrzeuge sind gleich ihren Vorbildern „New-York“ und „Paris“ Doppelschraubenschiffe; jede der beiden Maschinen, sowie deren betreffende Kesselgruppe steht in ihrer wasserdichten Abtheilung. Jede Maschine führt 6 Cylinder, expandirt vierstufig und wirkt

auf 4 Kurbeln, welche gegen einander rechte Winkel einschliessen; die Gesammtleistung der Hauptmaschinen soll 20.000 indicirte Pferdekräfte betragen. Die Maschine wird durch neun Kolbenschieber gesteuert, von welchen je einer auf einen Admissionscylinder, einer auf den ersten Mitteldruckcylinder, zwei auf den zweiten Mitteldruckcylinder und auf jeden Niederdruckcylinder entfallen. Die Schieber werden mit Stephenson'schen Coulissen gesteuert.

Zu den Neueinführungen gehört auch die eigenthümliche Art der Tandem-Installirung des Admissionscylinders und des Niederdruckcylinders. Der erstere ruht nämlich nicht wie sonst auf dem Deckel des letzteren, sondern wird von einer Verlängerung der Ständer des Niederdruckcylinders getragen. In Folge dessen können die Deckel der Niederdruckcylinder entfernt und die Kolben ausgehoben werden, ohne dass man hiezu, wie es sonst bei den Woolf'schen Maschinen nicht zu vermeiden ist, den Admissionscylinder demontiren müsste. Zu solchem Zwecke ist auch die Schubstange bei jedem Cylinderpaare aus zwei Stücken hergestellt, die sich trennen lassen, wenn der Kolben entfernt werden soll.

Der Dampf für die beiden Hauptmaschinen wird von sechs Doppelenderkesseln mit je acht Feuerungen und vier Einenderkesseln mit je vier Feuerungen geliefert. Dieselben stehen in zwei Abtheilungen, welche von einander durch einen querschiffs eingebauten Kohlenbunker getrennt sind. Der forcirte Zug wird durch Einblasen von vorgewärmter Luft in die geschlossenen Aschenfälle erzeugt. Die beiden Maschinen sind durch ein Längsschot von einander geschieden.

In jeder der beiden Maschinenkammern ist eine complete Serie von Hilfsmaschinen, bestehend aus Luftpumpen, Circulationspumpen, Speisepumpen, Soodpumpen, Pumpen für die Zellen für Reinlichkeits- und sanitäre Zwecke u. s. w., im Ganzen 24 Stück, installirt.

Die Luftpumpen sind vom Typ Worthington, stehen aufrecht und besitzen vier Dampfcylinder und ebensoviele Pumpencylinder, von welchen je zwei Paare durch einen Balancier verbunden sind. Für den Betrieb der elektrischen Beleuchtung und für die Ventilation sind, abgesehen von den Antriebsmaschinen des forcirten Zuges, zwölf Maschinen aufgestellt.

Die elektrischen Anlagen allein, einschliesslich der elektrischen Beleuchtung, verbrauchen 240 indicirte Pferdekräfte, die von vier Dampfcylindern geliefert werden, welche direct an ebensoviele Dynamomaschinen gekuppelt sind und 450 Touren per Minute vollführen. Ein Viertel der Kraft wird auf Erzeugung des forcirten Zuges und der Ventilation aufgebraucht; zwei Viertel dienen zum Betriebe der aus 1200 Lampen zu je sechzehn Kerzen bestehenden Schiffsbeleuchtung, das letzte Viertel dient zu allfälligen Aushilfen.

Die Fahrtgeschwindigkeit beider Dampfer wird voraussichtlich 20 Knoten betragen, demnach um zwei Knoten hinter jener der „Campania" und „Lucania" zurückbleiben, so dass letztere in dieser Hinsicht höchstwahrscheinlich noch längere Zeit unerreicht dastehen werden. Dafür kommt den genannten amerikanischen Schiffen der Vortheil zu, dass ihr Kohlenvorrath bei Passagierfahrten über den Atlantischen Ocean für die Aus- und Heimreise ausreicht und es ihnen ermöglicht, nöthigenfalls eine Strecke von 19.000 Seemeilen mit der Geschwindigkeit von 11 Knoten zu durchlaufen, was sie als sehr werthvolle Auxiliarkreuzer erscheinen lässt.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens."]

Inland.

Staatseisenbahnrath.

Der Handelsminister hat den Staatseisenbahnrath zur diesjährigen Herbstsession für Mittwoch den 6. November d. J. einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesem Tage um 9 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des niederösterreichischen Landtages (Wien, I., Herrengasse 13) stattfindenden Sitzung stehen folgende Gegenstände:

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse und Verfügungen;
2. Vorlage der Grundzüge für die Sommerfahrordnung 1896;
3. Vorlage der Grundzüge eines neuen Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
4. Vorlage eines Projectes für die Ausgabe von Jahres-, Strecken- und Abonnementskarten für den Personenverkehr auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
5. Antrag des Mitgliedes Alexander Adler, dahingehend, dass die für die Sitzungen des Staatseisenbahnrathes nothwendigen Acte, wie Tagesordnung, Mittheilungen etc., nicht nur den wirklichen Mitgliedern, sondern auch allen Ersatzmännern 14 Tage vor der Sitzung zugestellt werden;
6. Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy wegen Gewährung von Fahrpreis-Ermässigungen auf den k. k. Staatsbahnen für Geschäftsreisende von Beruf;
7. Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess, dahingehend, dass die im Abschnitte II des am 1. September d. J. in Kraft getretenen Nachtrages VIII zum gemeinsamen Tariftheile I enthaltene, der österreichischen Wagenbau-Industrie in hohem Grade nachtheilige Bestimmung:

Seite 144. Im Abschnitte C—X (Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge), Abth. b), ist nach der Ziffer 3 die folgende neue Bestimmung als Ziffer 3 a einzuschalten:
„3 a. Wagenkasten, gepolstert oder lackirt, werden wie unzerlegte Equipagen tarifirt."

Seite 145. Im Abschnitte C—X (Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge), Abth. c), ist nach der Ziffer 2 die folgende neue Bestimmung als Ziffer 3 zuzusetzen:
3. Wagenkasten, gepolstert oder lackirt, werden wie unzerlegte Equipagen tarifirt"

wieder aufgehoben werde;

8. Antrag des Mitgliedes Dr. Pier Antonio Gambini wegen verfassungsmässiger Sicherstellung der südlichen Staatsbahn-Ergänzungsstrecke Laak—Präwald—Divacca;
9. Anträge des Mitgliedes Friedrich Helm:
   a) wegen Beibehaltung der Schnellzüge Nr. 3 und 4 der Linie Wien—Gmünd—Eger auch in der Winterfahrordnung,
   b) wegen Verlegung des Zuges Nr. 2158 der Strecke Iglau—Taus behufs Erstellung des Anschlusses an den um 3 Uhr 13 Minuten Nachmittags von Horažďovic-Babin nach Strakonic abgehenden Schnellzug,
   c) wegen Einstellung eines neuen Personenzugspaares auf der Staatsbahnstrecke Dux—Pilsen—Eisenstein;
10. Anträge des Mitgliedes Adalbert Kocourek:
    a) wegen Einstellung eines weiteren Personenzugspaares auf der Linie Budweis—Salnau,
    b) wegen Einführung eines täglich verkehrenden gemischten Zuges auf der Linie Budweis—Linz,
    c) wegen Fortsetzung des gemischten Zuges Nr. 2053 von Neuhaus nach Ober-Cerekve und des Zuges Nr. 2054 von Ober-Cerekve nach Neuhaus,
    d) wegen Rückversetzung der bei Anwendung des Kilometerzeigers für den Güterverkehr bei Berechnung des Personentarifes aus der ersten in die zweite Zone eingereihten Stationen in die erste Zone,
    e) wegen Veranlassung, dass bei Kohlentransporten auf den Frachtbriefen auch der Schacht bezeichnet werde, von welchem die Kohle stammt,
    f) wegen schnellerer Erledigung der von den Parteien eingebrachten Mehr-Refactie- und sonstigen Reclamationen, sowie der Eingaben in Geschäfts-Angelegenheiten Seitens der betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen,
    g) wegen Veranlassung, dass die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen das ihnen nach § 53, Punkt 8 und 9, des Betriebsreglements zustehende Recht nur dann ausüben, wenn der unrichtigen Angabe des Inhaltes einer Sendung Seitens des Absenders die Absicht der Umgehung des Tarifes zu Grunde lag;

11. Antrag des Mitgliedes Carl Luckmann wegen Einstellung eines neuen Localzuges in der Theilstrecke Laibach—Assling und retour der Staatsbahnstrecke Laibach—Tarvis während der nächstjährigen Sommerfahrordnung;

12. Antrag des Mitgliedes Sigmund Szancer wegen Aufhebung der Stempelpflicht bei Frachtreclamationen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Teplitz-Reichenberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 9. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Vorprojectes für die Theilstrecke Leitmeritz—Böhm.-Leipa im Zuge der projectirten normalspurigen Localbahn von Teplitz nach Reichenberg im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 57.952.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Podwołoczyska: Bauliche Herstellungen in der Haltestelle Skwarzawa: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage eines Frachtenmagazins, einer Verladerampe und der Manipulationsgeleise in der Haltestelle Skwarzawa für den 22. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 19.236.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Sicherungsanlage in Karbitz.) Das Project, betreffend die Herstellung einer Signal- und Weichensicherungsanlage in der Station Karbitz, wurde zur Ausführung genehmigt. [6. October, Z. 56.439.]

— (Anlage eines III. Geleises und einer Brückenwaage beim Milada-Schachte II bei Karbitz.) Das Project, betreffend die Anlage eines III. Geleises nebst einer neuen Brückenwaage bei dem der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft gehörigen Milada-Schachte Nr. II bei Karbitz, wurde zur Ausführung genehmigt. [21. September, Z. 51.334.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: Trinkwasserleitung für die Station Karlsbad.) Auf Grund des Ergebnisses der am 10. August durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Ueberführung einer Trinkwasserleitung von Schankau zur Station Karlsbad über die Aerarialstrasse in der Gemeinde Fischern im Bereiche der Bahnbrücke in km 185·81 der Strecke Karlsbad—Chodau, der Bauconsens ertheilt. [3. October, Z. 54.358.]

— (Kalkschuppen in Krupa.) In der Station Krupa wird für Zwecke des Stationsvorstandes Wenzel Kladnik auf dem Depotplatz Nr. 9 ein Kalkschuppen hergestellt. [3. October, 57.644.]

— (Linie Falkenau—Klingenthal: Bauliche Herstellungen in der Station Davidsthal.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 15. Juli durchgeführten politischen Begehung wurde für die Erweiterung der Station Davidsthal und für die Herstellung eines Güterschuppens sammt Zufahrtsstrasse dortselbst der Bauconsens ertheilt. [24. September, Z. 55.718.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Oesterreichisch-russischer Anschluss in Nowosielitza.) Vom 27. October an werden wegen Einführung des Winterfahrplanes der Russischen Südwestbahnen die russischen Anschlüsse in Nowosielitza von den Zügen Nr. 2553 und 2554 auf die Züge Nr. 2551 und 2552 übergehen, weshalb der Verkehr des gemischten Zuges Nr. 2554 in der Strecke Nowosielitza—Russ.-Nowosielitza eingestellt und der Verkehr des gemischten Zuges Nr. 2552 bis Russ.-Nowosielitza, und zwar Nowosielitza ab 6 Uhr 45 Min., an Russ.-Nowosielitza 6 Uhr 55 Min. Abends ausgedehnt werden wird.

— (Linie Troppau—Reichsgrenze [gegen Ratibor]: Betriebsconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der k. k. Staatsbahnlinie Troppau—Reichsgrenze (gegen Ratibor) wurde für dieselbe der Benützungs- resp. Betriebsconsens ex commissione ab 20. October ertheilt. [20. October, Z. 61.552.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Weichen- und Signal-Sicherungsanlage in der Station Ullersdorf.) In der Station Ullersdorf wurde eine von den drei elektrischen Distanzsignalen unabhängige Anlage zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten der Züge hergestellt. Diese Sicherungsanlage enthält drei Einfahrtssignale, und zwar je einen zweiarmigen Semaphor bei den Einfahrten von Settenz und von Dux und einen einarmigen Semaphor bei der Einfahrt von der Zweigbahn des Dreieinigkeits-Schachtes. Die Stellung dieser Einfahrtssignale und die Verriegelung der in die Sicherungsanlage einbezogenen Weichen erfolgt durch den diensthabenden Beamten oder unter Aufsicht und Verantwortung desselben durch einen anderen Stationsbediensteten mittelst eines Stellwerkes, welches in einer Hütte in der Nähe des Aufnahmsgebäudes untergebracht ist. Dieses Stellwerk enthält: 7 Weichenriegelhebel für 2 Weichenpaare und 5 einzelne Weichen, 3 Signalstellhebel für die vorangeführten Semaphore und 4 Fahrstrassenhebel. Die genannten Weichen werden von zwei Wächtern local gestellt, und die Freigabe derselben liegt ganz in der Hand des diensthabenden Beamten. Zur Sicherung der Einfahrten von Settenz, Dux und von der Dreieinigkeits-Zweigbahn gegen ablaufende Wagen sind bei den betreffenden Weichen Bremsschuhe nach System Siemens und Halske angebracht, welche beim Umstellen der Wechsel durch den Weichenwächter gleichzeitig mitbewegt und, je nach der vorgenommenen Verriegelung der Weiche in gerader Richtung oder in die Ablenkung, über, bezw. neben dem Geleise festgelegt werden. [G.-I.-Z. 17.831.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Reconstruction der Einfahrtsicherungsanlage in der Station Chodau. Die Einfahrtsicherungsanlage in der Station Chodau musste in Folge der Einführung des doppelgeleisigen Betriebes einer Reconstruction unterzogen werden. Hiebei wurde die elektrische Blockirung beibehalten, bezw. erweitert und im Telegraphen-Bureau ein Combinationsmechanismus aufgestellt, durch welchen die gleichzeitige Freigabe collidirender Fahrstrassen verhindert wird. In den Stellhütten wurden Klingelwerke angebracht, welche bei Aufhebung des Fahrstrassenverschlusses zum Ertönen gebracht werden. Durch diese Klingelwerke wird das Rücknehmen einer irrig oder verfrüht freigegebenen Fahrstrasse ermöglicht. [G.-I.-Z. 14.191.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Gestattung der abnormalen Einrangirung von Güterwagen in die Personenzüge.) Auf obigen Eisenbahnen wird mit Beginn der diesjährigen Winterperiode ein grosser Theil der Personenzüge mit Dampfheizung ausgerüstet und die Heizung mit Briquetts aufgelassen werden. Unter diesen Personenzügen befinden sich nun einige, welchen bisher Güterwagen (mit lebenden Thieren etc.), vor die Personenwagen rangirt, beigegeben wurden, was nunmehr während der Winterperiode nicht zulässig wäre, weil dadurch die Dampfheizung unterbrochen, bezw. unmöglich gemacht würde. In Berücksichtigung dieses Umstandes hat die k. k. General-Inspection gestattet, dass auf den in Rede stehenden Bahnen während der Winterperiode bei den mit Dampfheizung ausgerüsteten Personenzügen die eventuell beizugebenden Güterwagen hinter die zum Personentransporte bestimmten Wagen einrangirt werden, doch ist die Zahl der den Personenwagen folgenden Güterwagen auf fünf (zehn Achsen) zu beschränken. [G.-I.-Z. 18.453.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage und Genehmigung des Gesetzes über die einheitliche Regulirung der mittleren Donau und anderer ungarischer Flüsse.) Die kgl. ungarische Regierung hat am 9. October der Legislative den Gesetzentwurf über die einheitliche Regulirung der mittleren Donau und anderer in diese einmündende, in schiffbaren Stand zu setzende Flüsse unterbreitet. Der vom Referenten, Reichstagsabgeordneten Ludwig de Terényi, dem Hause vorgelegte diesbezügliche Motivenbericht kennzeichnet den Zweck der Gesetzvorlage, welcher darin besteht, auf der Donau und den anderen namhafteren Flüssen des Landes normale Wasserlaufverhältnisse zu schaffen, um die mit grossen Opfern bereits bewerkstelligten partiellen Regulirungsarbeiten in einheitlichem Sinne zu ergänzen und zu vollenden. Der Bericht hebt hervor, dass es unbedingt nothwendig sei, dass die Gesetzgebung die erforderlichen Geldmittel im Vorhinein der Regierung zur Verfügung stelle, und da erscheint es sehr zweckdienlich, dass das Ackerbauministerium

den Bedarf auf Jahre hinaus feststelle. Es sei der von der Regierung im Wege dieser Vorlage beanspruchte Mehrbetrag von 51,000.000 fl. gegenüber dem ursprünglich für diesen Zweck genehmigten Jahresbetrage von 3,000.000 fl. allerdings bedeutend; ja es müsse im Interesse der Orientirung für die Zukunft vielmehr bereits jetzt schon hervorgehoben werden, dass derselbe lange nicht genügt, um alle Flüsse des Landes vollständig zu reguliren, sondern höchstens dazu, dass auf den namhaftesten Flüssen die dringendsten Schäden sanirt werden. — Die Vorlage weist den Minister an, von Jahr zu Jahr einen Bericht über den Fortgang der Arbeiten vorzulegen, und so wird das Haus in der Lage sein, sich über die Details der Arbeiten zu informiren. Mit Inbegriff der ursprünglich votirten laufenden 3,000.000 fl. pro Jahr werden nun, und zwar vorläufig für das Jahr 1896, 54 Millionen angesprochen, welche die Regierung innerhalb 12 Jahren verwenden darf. Bisher waren in das Budget für Wasserangelegenheiten jährlich 3 Millionen eingestellt. Nun sollen nebst diesen 3 Millionen aber grössere Beträge zur Verfügung der Regierung stehen, und zwar in den ersten drei Jahren je 5 Millionen, in den folgenden neun Jahren je 4 Millionen. Die Durchführung der Financirung betreffend, wurde beantragt, die erforderlichen Summen mögen im Hinblick darauf, dass alljährlich namhafte Cassenbestände anwachsen, diesen entnommen werden, wenn die Cassenvorräthe entsprechend gross sind, da auf diese Weise die Zinsen erspart würden. Sollten die Cassenbestände keine genügende Deckung bieten, so sorgt § 4 der Vorlage für die Beschaffung der erforderlichen Summen. Schliesslich wurde in den § 5 der Vorlage die Bestimmung aufgenommen, dass der Ackerbauminister anlässlich der Einreichung des Budgets einen ausführlichen Bericht über die im verflossenen Jahre durchgeführten und im folgenden Jahre durchzuführenden Arbeiten zu unterbreiten hat. Nach kurzer Debatte wurde der vorgelegte Gesetzentwurf sowohl im Allgemeinen als in den Details ohne Modificationen angenommen.

— (Regulirung der Mur auf ungarischem Gebiete.) Der Abgeordnete Géza Remete hat am 28. Mai in Angelegenheit der durch die Mur im Zalaer Comitat angerichteten Verheerungen, ferner in Angelegenheit gewisser Versäumnisse der Südbahn den kgl. ungarischen Ackerbauminister im Abgeordnetenhause interpellirt. Derselbe hat nun in nachträglicher Beantwortung dieser Interpellation in der am 9. October abgehaltenen Sitzung des Abgeordnetenhauses die Erklärung abgegeben, dass der allgemeine Plan zur Regulirung der Mur seit zwei Jahren vorbereitet wird. In dem Rahmen jenes Gesetzentwurfes, welchen der Minister im Mai vorigen Jahres eingereicht hat, sind auch für die Zwecke der Mur-Regulirung vorläufig 500.000 fl. aufgenommen.

Was den angeblichen Missbrauch der Südbahn-Gesellschaft betrifft, dass sie das ausgetretene Wasser der Mur durch einen Tunnel oder richtiger durch einen Durchlass des Eisenbahndammes in die Gemeinde Mura-Keresztur leitet, wodurch sie die Ueberschwemmung der Kollátszeger Gemarkung fördert, so bemerkt der Minister, dass die Südbahn diesen Tunnel oder Durchlass nicht spontan anfertigen liess, sondern dass sie dies deshalb that, weil sie auf administrativem Wege hiezu angewiesen wurde. Wenn also die Gesellschaft auf administrativem Wege angewiesen wird, diesen Dnrchlass zu sperren, wird sie dies umso mehr thun, als ihr eigenes Interesse die Errichtung des Durchlasses nicht gefordert hat. Was die Schleuse betrifft, so befindet sich dieselbe vollkommen in Ordnung. Dass in dieser Gegend ein Nothstand herrschen würde, davon weiss die Regierung nichts. Sollte ein solcher Fall vorkommen, so wird der Minister die in sein Ressort gehörenden Verfügungen bereitwilligst treffen. Das Haus hat die Antwort des Ministers, ohne Veranlassung zu finden, auf eine weitere Debatte einzugehen, zustimmend zur Kenntniss genommen.

Herstellung einer directen Strassenbahnverbindung zwischen dem Budapester Westbahnhofe (linkes Donauufer [früher Bahnhof der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft]) und dem Südbahnhofe (rechtes Donauufer). (Ministerielle Genehmigung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, gestattet, dass zur Ermöglichung der Herstellung einer directen Strassenbahnverbindung zwischen dem Westbahnhofe und dem Südbahnhofe der entsprechende Abschnitt des im Bereiche des II. Stadtbezirkes (Ofen - Wasserstadt) gelegenen Schienenstranges der Budapester Ringbahn auch dem Verkehre der Wagen der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb, und zwar von der Kreuzungsstelle der Geleise der Ringbahn mit jenen der Strassenbahn aus, überlassen werde, und beauftragte die hauptstädtische Municipalverwaltung zur Vorlage eines im Einvernehmen zwischen der den Betrieb der Ringbahn führenden Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Direction der Pferdebahn ausgearbeiteten speciellen Betriebsstatutes. Durch diese Einführung erhalten die bisher nur vom Ostbahnhofe aus auf dem grossen Umwege über die Stationen Budapest-Ferenczváros (Franzstadt) und Kelenföld mittelst Eisenbahn mit dem Südbahnhofe in Ofen verbundenen, sonst aber auf den Fuss- und Strassenfuhrwerksverkehr angewiesenen donaulinksuferseitigen Stadtbezirke dorthin eine directe Strassenbahnverbindung.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monat August.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat August ergibt für die 65 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.989·13 km, Folgendes:

Im Monat August betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 40,951.839 Mk. oder 3,585.164 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1071 Mk. oder 7·64 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 76,005.830 Mk oder 3,506.214 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1955 Mk. oder 3 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende August betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 150,904.816 Mk. oder 11,733.990 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4826 Mk. oder 6·60 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 296,056.064 Mk. oder 5,306.143 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9308 Mk. oder 0·15 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 47,255.621 Mk. oder 1,195.710 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6959 Mk. oder 1·89 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 84,033.930 Mk. oder 4,379.523 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 12.203 Mk. oder 4·54 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Preussen. (Wiedereröffnung der Brücke über die Stromelbe bei Magdeburg für den Eisenbahnverkehr.) Die im Zuge der Bahnstrecke vom Elbbahnhof nach dem Bahnhof Friedrichsstadt gelegene Eisenbahnbrücke über die Stromelbe bei Magdeburg ist am 1. October für den öffentlichen Eisenbahnverkehr wieder eröffnet worden. Von dem genannten Tage an werden Güter zur Beförderung von Magdeburg-Friedrichsstadt auf dem dortigen Bahnhof wieder angenommen, bezw. Sendungen nach Magdeburg-Friedrichsstadt dortselbst wieder ausgeliefert.

Italien. (Entwicklung der Gütertransporte über die Meerenge von Messina.) Die Vortheile, welche die am 1. Jänner 1894 in Kraft getretene neue Organisation des Transportdienstes über die Meerenge von Messina dem Verkehre bietet, und insbesondere die neuen Frachtsätze, welche im Vergleiche mit den alten Tarifen sehr bemerkenswerthe Ermässigungen aufweisen, haben bereits eine ansehnliche Vermehrung sowohl des Transitverkehres als auch des Localverkehres zwischen Messina und Reggio in Kalabrien bewirkt. Während im Jahre 1893 die Zahl der Reisenden, welche die Meerenge von Sicilien nach dem Continente im directen Verkehr durchfuhren, 2482 und in umgekehrter Richtung 1909, im Ganzen also 4391 betrug, ist sie im Jahre 1894 auf 15.754 (8410 in Abgang und 7344 in Ankunft), d. h. auf das Vierfache gestiegen, ganz abgesehen von der Vermehrung der Zahl der Reisenden im Localverkehre zwischen Messina und Reggio in Kalabrien. Dieser Verkehrszuwachs macht die Einnahme von 50.869 Frcs. erklärlich, welche im Jahre 1894 allein der Personenverkehr einbrachte. Auch im Güterverkehr

macht sich eine Vermehrung bemerkbar, sowohl hinsichtlich der Zahl der Sendungen, als auch des Gewichtes derselben. Während er im Jahre 1893 8072 Centner betrug, stieg er im Jahre 1894 auf 16.847 Centner allein für den Verbandsverkehr. Fügt man noch die Menge im Localverkehr zwischen den beiden Stationen Messina-Hafen—Reggio-Hafen transit dazu, so kommt man zu der nicht unbedeutenden Zahl von 27.585 Centnern. Von den beförderten Gütern entfällt im Jahre 1894 der grösste Theil auf Olivenöle, Häute, Hölzer etc. Sobald der Dienst der neuen Dampfer (ferry-boats) ins Leben getreten und die Linie Eboli—Reggio dem Verkehre übergeben sein wird, ist eine noch grössere Steigerung des Güterverkehres zu erwarten, namentlich für Hölzer aus Kalabrien, welche gegenwärtig mittelst Segler nach Sicilien verfrachtet werden, dann für Wein, Gewebe und auch für Früchte (z. B. Orangen, Citronen) und unverpackte Gartenproducte, welche die Meerenge ohne Umladung passiren können; in gleicher Weise können in Originalladung die Krystallwaaren und die Glaswaaren aus dem Auslande befördert werden, von denen Sicilien gegenwärtig noch bedeutende Mengen bezieht.

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärung von Bahnprojecten.) Im Departement Ille et Vilaine sind die der Compagnie française des voies étroites in Paris concessionirten, für Personen- und Güterverkehr bestimmten Dampf-Strassenbahnen Rennes—Fougères, Rennes—Châteaugiron und Rennes-Plélan, die in Rennes einen gemeinschaftlichen Bahnhof mit Anschluss an den Westbahnhof haben, durch Verordnung vom 17. August für gemeinnützig erklärt worden; ferner ist durch Verordnung vom 22. August die von der Stadt Le Havre am 11. Juli der „Compagnie du tramway funiculaire de la Côte Sainte Marie“ concessionirte, für Personen- und Gepäckverkehr bestimmte Seilbahn von der Normandiestrasse durch die Clovisstrasse und die General Rouelle-Strasse nach dem Sainte Marie-Abhang für gemeinnützig erklärt worden.

Russland. (Bau der Eisenbahnlinie von Bologoje nach Pskow.) Laut einer am 29. September im Regierungsanzeiger verlautbarten Verordnung des Ministercomité ist der Eisenbahn-Gesellschaft Rybinsk-Bologoje die Bewilligung zum Baue der Eisenbahnlinie von der Station Bologoje nach Pskow ertheilt worden. Gleichzeitig wurde die Fusion der Nowgoroder Eisenbahn (Tschudowo-Stara Rusa) mit obiger Bahngesellschaft angeordnet, welche in Hinkunft die Bezeichnung „Rybinsker Eisenbahn-Gesellschaft“ zu führen haben wird. Die 332 Werst lange, breitspurige Bahnlinie wird von Bologoje über Waldai, Stara Rusa (Anschluss an die Nowgoroder Linie) und Porchow geführt werden. Von der Hauptlinie sollen zu den Flussübergängen und den naheliegenden Städten und Ortschaften Zweigbahnen gebaut werden. Das Anlagecapital ist mit circa 13 Millionen Rubel festgesetzt. Der Bau soll spätestens am 1. October 1897 beendigt sein. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für den Fall, dass die Dividende 12 Rubel per Actie übersteigt, die Nowgoroder Linie in eine breitspurige umzugestalten. Die hervorragende ökonomische Bedeutung der zu erbauenden Bahnlinie ist bereits in Nr. 103 der „Verordnungs-Blattes“ vom 3. September gewürdigt worden.

Japan. (Materiallieferungen für die neuen Eisenbahnbauten.) Die rege Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues ist nach der Beendigung des japanisch-chinesischen Krieges in verstärktem Masse wieder aufgenommen worden, nachdem dieser Krieg ohne erhebliche Schädigung der Geldcirculation und des Handels verlaufen ist und nach dem Friedensschlusse das wirthschaftliche Leben einen kräftigen Impuls erhalten hat. Der Stand des Eisenbahnbaues war im März 1895 folgender: Die Länge der im Betriebe befindlichen Staatsbahnen betrug 580 englische Meilen, während 398 Meilen im Baue waren. Das gesammte Anlagecapital der Staatsbahnen belief sich auf 56·5 Millionen Yen. Daneben bestanden 29 Privat-Bahngesellschaften, deren Netz im Ganzen 2193 Meilen lang war und deren Gesammtcapital 86·5 Millionen Yen ausmachte. Von den gesellschaftlichen Linien waren 1549 Meilen im Betriebe und 644 Meilen im Baue. Neun Gesellschaften mit einem Gesammtcapitale von 5 Millionen Yen hatten den Betrieb noch gar nicht, neun andere mit einem Capitale von 68·5 Millionen Yen theilweise und die übrigen elf mit einem Capitale von 13 Millionen Yen vollständig eröffnet. Endlich war an 26 Gesellschaften mit einem Gesammtcapitale von 40 Millionen Yen die Bewilligung zu den Vorarbeiten für Linien mit der Gesammtlänge von 884 Meilen ertheilt worden. Mehrere Privatgesellschaften haben vor einiger Zeit Offerte für Eisenbahnmaterial ausgeschrieben. Die Concurrenz ist aber bei diesen Gesellschaften zumeist keine allgemeine und öffentliche, vielmehr sind die Fabrikanten, deren Erzeugnisse zur Concurrenz zugelassen werden, vorgeschrieben. In Japan unbekannte Werke müssen, bevor sie zugelassen werden, bewiesen haben, dass ihre Erzeugnisse den dort gestellten Ansprüchen genügen. Bei der Offerteinholung werden zumeist die Bedingnisshefte nicht veröffentlicht, sondern nur gewissen Kaufleuten und Vertretern ausländischer Werke übermittelt. Die Lieferungen für die Eisenbahnbauten des Staates wurden bis in die letzte Zeit gar nicht ausgeschrieben, sondern einer englischen Firma übergeben, welche die erforderlichen Contracte abschloss. Dieses Verhältniss ist nunmehr gelöst, und wird ein anderer Vergebungsmodus zur Einführung gelangen. Bei dem Umstande, als eine steigende Entwicklung des japanischen Eisenbahnnetzes auch fernerhin zu gewärtigen ist, dieses Land aber mangels genügender heimischer Eisenproduction und Fabrikation auf den Import ausländischer Materialien noch geraume Zeit angewiesen bleiben wird, erscheint es nicht unangemessen, die Aufmerksamkeit der einheimischen Productionskreise auf dieses der europäischen Eisenindustrie sich eröffnende Absatzgebiet zu lenken. Für den Fall, dass dieselben sich bewogen fühlen sollten, mit den englischen und deutschen Firmen, welche bisher ausschliesslich die betreffenden Lieferungen besorgten, in Concurrenz zu treten, würden sich behufs Entrirung grösserer derartiger Geschäfte zwei Möglichkeiten darbieten. Entweder hätte das betreffende Werk einen eigenen Vertreter nach Japan zu senden, der sich dort für längere Zeit niederlassen sollte, oder, was vielleicht zweckentsprechender ist, dasselbe hätte sich mit Firmen, welche in Japan in dieser Branche schon eingeführt sind und die nöthigen Concessionen besitzen, in Verbindung zu setzen und einer solchen die Vertretung zu übertragen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 Tonnen Gehalt ist am 21. August mit 24 Passagieren und 1356 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 63 Colli Esswaaren, 3 Colli Spielwaaren, 22 Colli Bier, 5 Colli Manufacturwaaren, 40 Colli Droguen, 13 Colli Wein, 24 Colli Holzwaaren, 90 Colli Zucker, 6 Colli Schuhwaaren, 4 Colli Kaffee, 4494 Stück verschiedene Hölzer; nach Soerabaya 158 Colli Erdwachs, 4 Colli Manufacturwaaren, 11 Colli Glasperlen, 41 Colli Papier, 325 Colli Mehl, 3 Colli Kurzwaaren; nach Padang 50 Colli Mehl, 11 Colli Lampen, 6 Colli Baumwollwaaren; nach Bassorah 40 Colli Glaswaaren, 15 Colli Papier, 3 Colli Fez, 8 Colli Bücher, 5 Colli Holzwaaren, 10 Colli Baumwollwaaren, 14 Colli Manufacturwaaren; nach Bagdad 30 Colli Zündhölzchen; nach Macassar 70 Colli Mehl, 15 Colli Manufacturwaaren, 25 Colli Seife; nach Suez 17 Colli Lampen, 60 Colli Zucker, 5 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Spiritus, 6 Colli Esswaaren, 160 Stück verschiedene Hölzer; nach Gedda 62 Colli Papier, 10 Colli Porzellanwaaren; nach Suakim 115 Colli Zucker, 2300 Stück verschiedene Hölzer; nach Zanzibar 193 Colli Mehl, 995 Colli Baumwollwaaren, 54 Colli Glasperlen; nach Aden 51 Colli Papier, 10 Colli Cognac, 2 Colli Schuhwaaren, 20 Colli Zündhölzchen, 10 Colli Tabak, 101 Colli Glasperlen, 2 Colli Metallwaaren, 25 Colli Mehl, 1506 Stück verschiedene Hölzer; nach Massaua 8 Colli Glaswaaren, 1 Collo Fez, 10 Colli Glasperlen; nach Mombassa 50 Colli Mehl; nach Bombay 320 Colli Manufacturwaaren, 18 Colli Garne, 307 Colli Farben, 1932 Steine, 255 Colli Metallwaaren, 430 Colli Papier, 41 Colli Holzwaaren, 38 Colli Baumwollwaaren, 82 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Fez, 2 Colli Musikinstrumente, 130 Colli Glaswaaren, 227 Colli Glasperlen, 15 Colli Schuhwaaren, 25 Colli Quecksilber, 30 Colli Knöpfe, 72 Colli Lampen, 16 Colli Spielwaaren, 3 Colli chirurgische Instrumente, 200 Colli Oel; nach Kurrachee 4 Colli Holzwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 14 Colli Papier, 4 Colli Metallwaaren, 19 Colli Garne, 3 Colli Glasperlen; nach Bagdad 11 Colli Metallwaaren, 15 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Glasperlen, 6 Colli Farben, 5 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Fez, 1 Collo Leder; nach Bushire 13 Colli Baumwollwaaren; nach Colombo 25 Colli Zucker, 22 Colli Papier, 6 Colli Baumwollwaaren, 32 Colli Mehl, 15 Colli Metallwaaren, 7 Colli Knöpfe, 16 Colli Manufacturwaaren; nach Rangoon 99 Colli Metallwaaren, 6 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Porzellanwaaren, 22 Colli Papier, 5 Colli Lampen; nach Melbourne 6 Colli Holzwaaren; nach Madras 3 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Lampen, 4 Colli Bücher, 8 Colli Metallwaaren, 21 Colli Glasperlen, 4 Colli Holzwaaren, 24 Colli Papier; nach Calcutta 505 Colli Manufacturwaaren, 163 Colli Metallwaaren, 27 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Holzwaaren, 71 Colli Droguen, 484 Colli Glasperlen, 53 Colli Garne, 34 Colli Glaswaaren, 43 Colli Knöpfe, 101 Colli Wein,

8 Colli Farben, 98 Colli Baumwollwaaren, 40 Colli Lampen, 311 Colli Papier, 5 Colli Schuhwaaren; nach Penang 3 Colli Manufacturwaaren, 23 Colli Baumwollwaaren, 58 Colli Papier; nach Singapore 71 Colli Garne, 311 Colli Papier, 16 Colli Glaswaaren, 77 Colli Glasperlen, 62 Colli Baumwollwaaren, 23 Colli Metallwaaren, 30 Colli Wein, 45 Colli Bier, 4 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Porzellanwaaren, 15 Colli Mehl, 10 Colli Schrot; nach Batavia 150 Colli Mehl, 12 Colli Erdwachs; nach Bangkok 5 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Garne; nach Banda 40 Colli Mehl; nach Hongkong 49 Colli Seife, 45 Colli Bier, 721 Colli Zündhölzchen, 2 Colli Manufacturwaaren, 64 Colli Papier; nach Manila 89 Colli Papier, 250 Bier; nach Shanghai 7 Colli Kurzwaaren, 50 Colli Zündhölzchen, 47 Colli Seife, 13 Colli Glaswaaren; nach Tientsin 6 Colli Manufacturwaaren; nach Kobe 13 Colli Manufacturwaaren, 32 Colli Farben, 3 Colli Holzwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 1,114.822 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schlusstermine pro 1895 für die Güteraufnahme von Kaufmannsgütern in Einzelsendungen.) Eine Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft enthält die Schlusstermine für die Güteraufnahme (excl. Schleppladungen) auf der Donau, Theiss und Save nach den verschiedenen Endbestimmungen.

Im Thalverkehre nach Sulina, Constantinopel und Schwarze Meerhäfen endigt die Güteraufnahme: in Passau und den Stationen ober Linz mit 28. October, in Linz und den Stationen ober Korneuburg mit 30. October, in Korneuburg und Nussdorf mit 2. November, in Wien (Nordbahnlände) mit 3. November, in Wien (Praterquai) und unterhalb mit 4. November und in Budapest und unterhalb mit 6. November.

Im Thalverkehre nach den Donaustationen unterhalb Turn-Severin bis einschliesslich Galatz-Tultscha endigt die Güteraufnahme: in Passau und den Stationen ober Linz mit 7. November, in Linz und den Stationen ober Korneuburg mit 9. November, in Korneuburg und Nussdorf mit 12. November, in Wien (Nordbahnlände) mit 13. November, in Wien (Praterquai) und unterhalb mit 14. November, und in Budapest und unterhalb mit 16. November.

Im Thalverkehre nach den Donaustationen unterhalb Budapest bis incl. Turn-Severin, Drau und Save endigt die Güteraufnahme: in Passau und den Stationen ober Linz mit 18. November, in Linz und den Stationen ober Korneuburg mit 20. November, in Korneuburg und Nussdorf mit 23. November, in Wien (Nordbahnlände) mit 24. November, in Wien (Praterquai) und unterhalb mit 26. November und in Budapest und unterhalb mit 27. November.

Im Thalverkehre nach den Theiss-, Bega- und Franzens-Canalstationen endigt die Güteraufnahme: in Passau und den Stationen ober Linz mit 11. November, in Linz und den Stationen ober Korneuburg mit 13. November, in Korneuburg und Nussdorf mit 16. November, in Wien (Nordbahnlände) mit 17. November, in Wien (Praterquai) und unterhalb mit 18. November und in Budapest und unterhalb mit 18. November.

Ferner wird die Güteraufnahme geschlossen im Zwischenverkehre der Stationen der Strecke:

Passau—Wien: in Passau und den Stationen ober Linz mit 17. November, in Linz und den Stationen ober Korneuburg mit 18. November, in Korneuburg und Nussdorf mit 16. November, in Wien (Nordbahnlände) mit 16. November, in Wien (Praterquai) mit 16. November, in Budapest mit 9. November.

Wien—Budapest, mit Ausnahme der Stationen Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest: in Passau und den Stationen ober Linz mit 17. November, in Linz und den Stationen ober Korneuburg mit 18. November, in Korneuburg und Nussdorf mit 23. November, in Wien (Nordbahnlände) mit 25. November, in Wien (Praterquai) mit 27. November und in Budapest mit 27. November.

Budapest—Szt. Endre—Duna-Bogdány am 25., speciell in Budapest am 29. September.

Budapest—Belgrad—Orsova am 27. November
Turn-Severin—Galatz . . . „ 27. „
Szegedin—Titel . . . . . „ 27. „
Draueck—Barcs . . . . . „ 27. „

wobei Rücksicht zu nehmen ist auf die vorangeführten und nachstehenden früheren Einstellungstermine auf einzelnen Strecken und Stationen.

Die Güteraufnahme nach und von den Stationen: Wesenufer, Wilhering, Persenbeug, Marbach, Melk, Aggsbach, Rossatz, Hollenburg, Zwentendorf und Tulln wird mit 31. October geschlossen. Transporte von allen unterhalb Wien gelegenen Stationen nach den vorgenannten Bestimmungsstationen werden nur bis 15. October und nur in Budapest bis 25. October übernommen.

Die Güteraufnahme nach und von den Stationen: Duna-Körtvélyes, Böös, Radvány, Verőcze, Tétény, R.-Almás, Tass, Szalk, Apostag, Harta, Ordas, Szegzárd, Szekcsö, Dálya, Futak und Kamenitz wird mit 15. November geschlossen. Die Uebernahme von Transporten ab allen Stationen ober Wien nach den genannten Stationen wird mit 1. November, ab allen Stationen von Wien und unterhalb mit 10. November geschlossen.

Die Güteraufnahme im Verkehre der Stationen: Passau, Linz, Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest unter einander, dann im internen Verkehre der Savestrecke Semlin—Sissek und im intern-serbischen Donauverkehre bleibt nach Massgabe der Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse auch nach dem 30. November offen.

Franzens - Canal - Actiengesellschaft. (Temporäre Einstellung des Schiffahrtsbetriebes auf einer Theilstrecke des Canals.) Die Direction der Franzens-Canal-Actiengesellschaft verlautbart, dass wegen Reconstruction der Donauschleuse nächst Ujvidék (Neusatz) der Schiffsverkehr im Bereiche der neunten „Haltung" vom 1. October an auf noch unbestimmbare Zeit eingestellt werde.

Regulirung des Eisernen Thores. (Kostenvoranschlag für das Baujahr 1896.) Im Staatsvoranschlage der kgl. ungar. Regierung für das Jahr 1896 sind für die Arbeiten am Eisernen Thor 1,992.000 fl. veranschlagt, und zwar zu Bauzwecken, Aufnahmen und Ersichtlichmachung der Regulirungsarbeiten bei der Millenniums-Ausstellung 1,892.000 fl. und für Aufsicht und administrative Ausgaben 100.000 fl. Hievon entfallen auf Fertigstellung der laut G.-A. XXVI/1888 und XXXII/1892 im Zuge befindlichen Arbeiten über die genehmigten 10·5 Millionen Gulden noch 469.387 fl., für Ergänzungsarbeiten bei Szirnica, Jucz und am sogenannten kleinen Eisernen Thor 1 Million Gulden, für Ladeufer bei Orsova auf dem sogenannten neutralen Gebiet 400 000 fl., für Aufnahme und Darstellung bei der Millenniums-Exposition 22 613 fl., zusammen obige 1,892.000 fl. Dieser Betrag ist aus dem 18·6-Millionen-Anlehen flüssig zu machen. Die Ergänzungsarbeiten und das Ladeufer sind bis Ende 1898 fertig zu stellen, und der Minister hat von den präliminirten 2·4 Millionen, respective 1 Million Gulden circa 40 Percent in das 1896er Budget eingestellt. Bisher waren bis zur Schlussrechnung 1894 für diese Arbeiten 6,991.808 fl. 8 kr. verausgabt; es standen daher pro 1895 von den bewilligten 10·5 Millionen Gulden noch 3,508.191 fl. 92 kr. zur Verfügung. Der obige Mehrbetrag von 469.387 fl. ist theils aus Modificationen, theils aus einer Entschädigung von 150.000 Dinar an Serbien (beschädigte Fischereiplätze) entstanden.

Nürnberg. (Güterverkehr auf dem Ludwig-Donau-Main-Canale im Hafen Nürnberg im Jahre 1894.) Laut des Jahresberichtes der Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken für das Jahr 1894 gestaltete sich im Berichtsjahre der Güterverkehr auf dem Ludwig-Donau-Main-Canale im Hafen Nürnberg folgendermassen:

Zu Berg (Richtung nach der Donau) sind auf Schiffen durchgegangen: 630·60 t, darunter 413·85 t Gemüse und Pflanzen, 43·80 t Zucker, 28·25 t Petroleum, 19·15 t harte Stämme, 13·65 t fette Oele und Fette, 12·80 t Branntwein; angekommen: 566·40 t, darunter 93·95 t Farbholz und Farbwaaren, 16·05 t Getreide und Hülsenfrüchte, 21·25 t harte Stämme, 32·15 t Branntwein, 33 t Mehl und Mühlfabrikate, 86·55 t Zucker, 105·80 t fette Oele und Fette, 33·65 t Steine; abgegangen: 3059·65 t, darunter 11·90 t Soda, 132·20 t verarbeitetes Eisen, 94·35 t Cement, Trass, Kalk, 22·75 t Hafer, 15 t harte Stämme, 15·20 t Fastage, 35·50 t Instrumente und Maschinen, 15·80 t Branntwein, 23·85 t Mehl und Mühlenfabrikate, 33·50 t Kaffee, 120·25 t Zucker, 53·30 t fette Oele und Fette, 41·50 t Petroleum, 555·35 t Steine, 183·65 t Steinkohlen, 1570·45 t Braunkohlen, 13·85 t Mauersteine.

Zu Thal (Richtung nach dem Main) sind durchgegangen: 21.553·45 t, darunter 320·30 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 94·10 t Weizen und Spelz, 11·40 Roggen, 12·45 t Oelfarbe, 73·05 t harte Stämme, 66·50 t harte Brennholzscheite, 12.834·15 t weiche Stämme, 485·60 t weiche Schnittwaare, 2874·35 t weiche Brennholzscheite, 4739·65 t Steine; angekommen sind: 37.216·30 t, darunter 325·90 t Weizen und Spelz, 35·80 t Roggen, 898·05 t harte Stämme, 365·70 t harte Brennholzscheite, 4770·20 t weiche Stämme, 207·65 t weiche Schnittwaaren, 5832·70 t weiche Brennholzscheite, 16.737·10 t Steine, 7629·35 t Mauersteine; abgegangen sind 575·30 t, darunter 30·85 t Soda, 37·70 t Farbholz und Farbwaaren, 51·10 t verarbeitetes Eisen, 10·75 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 11·85 t andere Erze, 116·40 t weiche Schnittwaare, 83·40 t Branntwein.

In Flössen sind zu Thal (Richtung nach dem Main) durchgegangen 2718·20 t weiche Stämme.

Oesterreichischer Lloyd.
Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis zum 24. October.

Adriatischer Dienst.

18. October, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio", Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.
18. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.
19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.
19. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer, nach Venedig.
21. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Deperis, nach Venedig.
22. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris", Capitän L. de Stabile, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
23. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
23. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer, nach Venedig.
24. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

19. October, um 5 Uhr Nachmittags: Dampfer „Memfi", Capitän P. Craglietto, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Mytilene.
21. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo", Capitän B. Cobol, nach Thessalien, Constantinopel und Batum, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.
22. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Cleopatra", Capitän G. Costanza, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Rhodus, Piräus, Khios, Smyrna und Dardanellen.
24. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Berenice", Capitän C. Androvich, nach Constantinopel und Batum, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. October, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.
3. November um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

20. Novbr., Dampfer „. . . . .", Capitän . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Ablieferungshindernisse.) Es wurde darüber Klage geführt, dass die Bestimmungen des Art. 24 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, betreffend die Kenntnissgabe von Ablieferungshindernissen an den Absender durch die Ablieferungsstation, bei den russischen Eisenbahnen keine Beachtung fände. Als Beispiel wurde hervorgehoben, dass, wenn der Empfänger es unterlasse, die auf dem Gute haftenden Fracht- und Zollgebühren zu bezahlen, die Eisenbahn das Gut der Zollbehörde ausliefere, ohne der Versandtstation Mittheilung zu machen, und dass eine solche auch nicht von der Zollbehörde erfolge, obgleich die (zum Art. 90 der Allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885) erlassene kaiserliche Verordnung vom 4. Juli 1890 eine diesfällige Vorschrift enthalte. Die russischen Eisenbahnen, wie weiter hervorgehoben, lehnten unter Hinweis auf Art. 19 des internationalen Uebereinkommens, den vorcitirten kaiserlichen Erlass und Art. 102 des Allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes jede Verantwortlichkeit ab; letzterer bestimme, dass die Ablieferung an das Zollamt der Ablieferung an den Adressaten gleichkomme. Nach den vom Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern an competenter Stelle eingezogenen Erkundigungen wäre die Klage unbegründet. Die vom Auslande in Russland über die Landesgrenze eintreffenden Transitgüter, welche bei den im Inneren des Reiches gelegenen Zollämtern (Moskau, St. Petersburg, Charkow etc.) zur Verzollung gelangen, wurden von der Grenze ab bis zur betreffenden Empfangszollstation unter Plomben des Grenzzollamtes befördert und bei Ankunft sofort dem Zollamte übergeben, während die Frachtbriefbegleitpapiere bei der Empfangs-Güterexpedition verblieben. Der Empfänger habe somit allerdings bei der Abnahme der Waare in erster Linie mit dem Zollamte zu thun. Damit jedoch der Eisenbahn die Zahlung der Fracht- und sonstigen Gebühren gesichert bleibe, sei die Einrichtung getroffen, dass die Auslieferung des zollamtlich behandelten Gutes erst dann erfolge, wenn der Empfänger den quittirten Frachtbrief beim Zollamte vorweist. Für die Eisenbahn sei die Zahlung der Fracht der einzige Abnahmenachweis; thatsächlich könne aber diese Abnahme verzögert werden oder nur in Theilen erfolgen, weil der Empfänger das Recht habe, gewisse Güter gegen Cautionsstellung im Zollamte lagern zu lassen, bezw. nach und nach zu verzollen. Die Auslieferung des Gutes an das Zollamt komme nach Art. 102 des Allgemeinen Gesetzes derjenigen an den Adressaten nur hinsichtlich der Haftpflicht der Eisenbahn für die Unversehrtheit der Güter gleich; das Verfügungsrecht des Absenders gehe aber solange nicht unter, als der Frachtbrief im Besitze der Eisenbahn sei. Daraus entspringe für die letztere die Verpflichtung, bei nicht rechtzeitiger Einlösung des Frachtbriefes die Versandtstation von der Nichtannahme der Sendung zu unterrichten. Diese Bestimmungen wurden aus Anlass des hier erörterten Falles den Eisenbahnverwaltungen Russlands wiederholt in Erinnerung gerufen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1895, Nr. 9, S. 330.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 22·57 km lange Strecke Homburg v. d. Höhe—Usingen der kgl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. und die 43·18 km lange Strecke Bromberg—Znin der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg, welche am 1. October dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, werden vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCIV. Stückes.) Das am 18. October herausgegebene CXCIV. Stück enthält unter

Nr. 1501: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 13. October 1895, Z. 19.305, betreffend Beschränkungen in der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1502: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 15. October 1895, Z. 13.897, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich einschliesslich der Reichshauptstadt Wien nach Krain.

— (Inhalt des CXCV. Stückes.) Das am 19. October herausgegebene CXCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1503: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 13. October 1895, Z. 25.953, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Salzburg nach Dalmatien.

Nr. 1504: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 18. October 1895, Z. 99.001, betreffend die Aufhebung der Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann i. P. und aus den Gerichtsbezirken Taxenbach und Mittersill des politischen Bezirkes Zell am See im Herzogthume Salzburg nach Niederösterreich.

Nr. 1505: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 16. October 1895, Z. 19.468, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Schlesien.

Nr. 1506: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. October 1895, Z. 163.469, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Böhmen.

Nr. 1507: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 17. October 1895, Z. 11.969, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Salzburg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung von Arbeiter-Wochenkarten.

Vom 1. November 1895 angefangen werden zwischen der Station Wien einerseits und den Stationen Jedlesee, Jedlesee trans., Langenzersdorf und Korneuburg andererseits Arbeiter-Wochenkarten III. Classe zu den nachstehenden Preisen und unter den nachstehenden Bestimmungen zur Ausgabe gelangen:

Zwischen Wien und

Jedlesee	fl. ö. W. 0·40	einschliesslich der ärarischen Stempelgebühr
Jedlesee trans.	„ „ 0·40	
Langenzersdorf	„ „ 0·70	
Korneuburg	„ „ 0·90	

Bestimmungen:

1. Die Arbeiter-Wochenkarten sind unübertragbar und gelten zur je einmaligen ununterbrochenen Hin- und Rückfahrt an den sechs Wochentagen, und zwar immer nur von Montag Früh bis Samstag Abends einer und derselben Woche. Die Wochenkarten sind an Feiertagen, soferne dieselben auf einen Wochentag fallen, giltig.
2. Wenn eine Arbeiter-Wochenkarte an einem oder mehreren Tagen der betreffenden Woche nicht benützt wurde, so wird eine Rückvergütung nicht geleistet.
3. Die Arbeiter-Wochenkarten gelten für alle fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung (Schnellzüge ausgenommen). Eine Aufzahlung auf Arbeiter-Wochenkarten zur Benützung einer höheren Classe oder der Schnellzüge ist unzulässig.
4. Zur Lösung von Arbeiter-Wochenkarten sind nur folgende Personen berechtigt:
   a) gewerbliche Hilfsarbeiter, und zwar:
      α) Gehilfen,
      β) Fabriksarbeiter,
      γ) Lehrlinge;
   b) land- und forstwirthschaftliche Arbeiter, soweit sie in Tag- oder Wochenlohn stehen;
   c) Bergarbeiter, und
   d) Taglöhner aller gewerblichen und ähnlichen Unternehmungen, welche Lohnarbeiten geringerer Art verrichten.

Formulare der zur Erlangung der Arbeiter-Wochenkarten erforderlichen Legitimationen sind an den Personencassen zum Preise von 2 kr. per Stück erhältlich. Dieselben haben eine dreimonatliche Giltigkeit, sind dem Vordrucke entsprechend auszufüllen, vom Inhaber, sowie von dem sie ausfertigenden Arbeitsgeber zu unterschreiben und hierauf von der Gemeindevorstehung des Wohnortes unter Beidruck der Stampiglie zu bestätigen.

Die Bestätigung einer Unwahrheit oder die fälschliche Ertheilung der Bestätigung, dass der Inhaber der Legitimation in eine der unter a)—d) angeführten Kategorien falle, macht den Arbeitsgeber, sowie die Gemeinde der Bahnanstalt gegenüber schadenersatzpflichtig.

Wien, am 15. October 1895. [812]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Anwendung von Coursdifferenzen.

Vom 1. November 1895 gelangen im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande die Frachtsätze des Nachtrages IV zum Theil II, Heft 4, bis auf Weiteres ohne Coursdifferenz zur Anwendung.

Wien, am 17. October 1895. [813]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge XII und X zu den Heften 1 und 2.

Mit 1. November 1895 treten die Nachträge XII und X zu den Heften 1 und 2 vom 1. Jänner, resp. 15. August 1891 des Norddeutsch-Sächsischen Gütertarifes in Kraft.

Dieselben erliegen in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf und sind zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 14. October 1895. [814]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe des II. Nachtrages zum Fahrschein-Verzeichnisse.

Mit 15. October 1895 gelangt der Nachtrag II zum Fahrschein-Verzeichnisse, giltig vom 1. Mai 1895, zur Einführung.

Wien, am 17. October 1895. [815]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge I zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Eiern etc.

Oesterreich — Schweiz und Ungarn — Schweiz.

Mit 1. November 1895 treten die Nachträge I zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Eiern etc., giltig vom 1. Jänner 1893 (Oesterreich—Schweiz), bezw. vom 1. Februar 1893 (Ungarn—Schweiz), in Kraft.

Dieselben enthalten Abänderungen des Titelblattes und der Tarifbestimmungen, ferner neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze, Ergänzung des Kilometerzeigers und Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von je 5 kr. ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. October 1895. [816]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Am 1. November 1895 treten die Nachträge V zu den vom 1. Juni 1892 giltigen Heften 1 und 2 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandsgütertarifes in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen und einzelner Stationsnamen, Einbeziehung neuer Stationen, Aufnahme diverser Kartirungsfrachtsätze, Berichtigungen der Haupttarife und der Nachträge, Ergänzung des Kilometerzeigers und Aufnahme der in der diesjährigen Nr. 122 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums bereits publicirten Aenderung der Coursdifferenzen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 19. October 1895. [817]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung directer Frachtsätze für Blei von Oberschlesien nach Garam-Berzencze.

Mit Giltigkeit ab 1. November 1895 bis auf Weiteres treten für Sendungen von Blei in Blöcken, Platten, Stangen etc. und für Bleiglätte von Oberschlesien nach Garam-Berzencze folgende directe Frachtsätze bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief in Kraft.

	Garam-Berzencze Pfennige pro 100 kg
Friedrichshütte	147
Karolinengrube O.S.	131
Karolinengrube R.O.U.	133
Rosdzin	131

Budapest, am 16. October 1895. [818]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband.

Einführung eines directen Frachtsatzes für Rohzink von Morgenroth nach Vácz.

Für Rohzinksendungen von Morgenroth nach Vácz gelangt ab 1. November 1895 bis auf Weiteres ein directer Frachtsatz von 194 Pfg. pro 100 kg bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief zur Anwendung.

Budapest, am 16. October 1895. [819]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Borstenvieh- und Schaftransporte aus Galizien und der Bukowina nach Wien (St. Marx).

Aufhebung der im Verordnungsblatte Nr. 66 vom 10. Juni 1893 erschienenen Kundmachung Nr. 503.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 wird die im Verordnungsblatte Nr. 66 vom 10. Juni 1893 erschienene Kundmachung Nr. 503, wonach die Anwendung der in dem Ausnahmetarife für Borstenvieh- und Schaftransporte von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Wien (St. Marx) vom 15. August 1891 nebst Nachtrag und im Ausnahmetarif XIV des Tariftheiles II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893 enthaltenen directen Frachtsätze für Borstenvieh, sowie der Classe II des letztgenannten Verbandtarifes für die directe Abfertigung von Borstenvieh nach dem Stückguttarife aufgehoben wurde, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 17. October 1895. [820]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Anhalten der Personenzüge Nr. 925 und 928 in der Haltestelle Mierowitz.

Vom 1. November 1895 angefangen wird der von Brünn nach Prerau verkehrende Personenzug Nr. 925 um 1 Uhr 21 Min. Nachmittags und der von Prerau nach Brünn verkehrende Personenzug Nr. 928 um 1 Uhr 56 Min. Nachmittags in der Halte- und Ladestelle Mierowitz a. d. H. bedingt anhalten, d. h. wenn dort Reisende abzusetzen oder aufzunehmen sind.

Wien, am 20. October 1895. [821]

Sonstige Nachrichten.

Berlin-Sächsischer Verband. (Einbeziehung von Stationen.) Am 10. October wurden die nachstehend verzeichneten Stationen in den Berlin-Sächsischen Verkehr aufgenommen. Der Frachtberechnung werden folgende Entfernungen zu Grunde gelegt:

Für den Verkehr mit	die Entfernungen für		
Grünthal	Olbernhau	zuzüglich	3 km
Harthau i. Erzgebirge	Altchemnitz	„	7 „
Jahnsdorf i. Erzgebirge	„	„	13 „
Neuhausen i. Sachsen	Olbernhau	„	12 „
Neukirchen i. Erzgebirge	Altchemnitz	„	10 „
Weissenberg i. Sachsen	Löbau	„	16 „

Magdeburg-Sächsischer Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 10. October wurden die nachstehend verzeichneten sächsischen Stationen in den Verband aufgenommen. Der Frachtberechnung werden folgende Entfernungen zu Grunde gelegt:

Für den Verkehr mit	die Entfernungen für		
Grünthal	Olbernhau	zuzüglich	3 km
Harthau i. Erzgebirge	Altchemnitz	„	7 „
Jahnsdorf i. Erzgebirge	„	„	13 „
Neuhausen i. Sachsen	Olbernhau	„	12 „
Neukirchen i. Erzgebirge	Altchemnitz	„	10 „
Weissenberg i. Sachsen	Löbau i. Sachs.	„	16 „

— (Nachtrag I.) Am 1. October trat der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Frachtsätze und Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Dresden-Alt- und Neustadt, Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.) und Liebschwitz der Sächs. Staatseisenbahnen, sowie der Station Rogätz der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Güter-, Eilgut- und Gepäcksexpeditionen zu erhalten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1656	Südbahn-Gesellschaft	Steiermärk. Landesausschusses	Alteisen	Kapfenberg Südbahn	Stationen und Frachten-Haltestellen der Linie Kapfenberg—Seeb.-Au	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen in der Aufgabs-, bezw. Bestimmungsstation ist durch die Partei auf ihre Kosten zu veranlassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	Sätze der ermässigten Wagenladungsclasse plus 4 Heller Umladegebühr pro angefangene 100 kg für die Umladung in die Schmalspurwagen	Verschieden	Im Kartirungswege		
1657	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Glaswaaren der Classe B, auch Glastafeln und leere Glasballons	Pálfalva	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der für diese Güter im nebengenannten Tarife festgesetzten Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Heft 2, vom 1. Jänner 1895	Verschieden	Classe C	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Glaswaaren der Classe A			Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief				Classe B				
			Glaswaaren, Glastafeln und leere Glasballons			Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief				Die um 10 pCt. gekürzten Frachtsätze der Classe A				
1658	Südbahn-Gesellschaft	Priv. österr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Malz	Littau	Triest S.B. Freihafen S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen zum Exporte gelangen. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des ab 1. April 1889 giltigen Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Süd-Norddösterr.-Ungarischer Verbandstarif (Ausnahmetarif XII)	Kreuzer ö. W. 150	139	11	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der laut Bestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Tarifes bedungenen Documente	
					Fiume				154	142	12			
				Moravican	Triest S.B. Freihafen S.B.			Directer Tarif besteht nicht		138	—			
					Fiume					141	—			
									incl. Mgb., bezw. auch incl. Steuer					
1659	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Garne der Pos. 6—3 und 4 des Tarifes, Theil I	Innsbruck	Wien K.E.B.	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	424 Heller	393 Heller	31 Heller	Im Kartirungswege		

Spalte	1660
Fortlaufende Nr.	1660
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wagenladungen
für die Transportstrecke von	Den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: a) Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Beatenglückgrube, Hoymgrube, Redengrube, Czernitz und Charlottengrube; b) Kattowitz, Laurahütte, Ficinusschacht, Chasséschacht der Fannygrube, Richthofenschächte der Laurahüttengrube, Knoffschacht II, Maxgrube, Karolinengrube O.S.E., Waterloo-, Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Georggrube, Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Mislowitz, Mislowitzgrube, Brzezinka, neue Premsagrube, cons. Wandagrube, Susannaweiche (Jacobgrube), Emanuelsegen, Nicolai, Bradegrube, Augustensfreudengrube, Orzesche, Lazisk, Gottmitunsgrube, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeskagrube, Trautscholdsegengrube und Emmagrube; c) Radzionkaugrube, Karsten-Centrumgrube, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Gleiwitz, Schmiederschacht, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Gute Hoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Brandenburggrube, Ludwigsglück, Ludwigsglückgrube, Borsigwerk, Bobrek, Morgenroth, Paulusgrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathildegrube, Königshütte O.S., sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube, Cleophasgrube und Marthaschacht der Karlssegengrube. d) Zabrze, Zabrze-Coaksanstalt, sämmtlichen Schächten der Königin Louisegrube und Imielin
für die Transportstrecke nach	Troppau K.F.N.B. via Annaberg-Oderberg
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufrechthaltung der in dem nebenbezeichneten Ausnahmetarife festgesetzten „Allgemeinen Bestimmungen"; Vorschreibung der Station **Troppau K.F.N.B.** als Empfangsstation und der Wegvorschrift **via Annaberg-Oderberg** auf den Frachtbriefen
und gilt in der Zeit	Bis 30. November 1895
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, Ausnahmetarif vom 1. October 1894 nebst Nachträgen
Frachtsatz per 100 kg	Betreffende Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Ausnahmetarife
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	a) 6 kr. b) 5 kr. c) 4 kr. d) 3 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate und Original-Frachtbriefe, welche einen Rückvergütungsstempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Bezüglich derjenigen Sendungen, für welche die nebenbezifferten Frachtnachlässe in Anspruch genommen werden, finden die im nebenangeführten Ausnahmetarife auf Seite 87 (vide auch Abänderung im Nachtrage 3 hiezu auf Seite 4) bei Auflieferung einer Jahresmenge von mindestens 5 Millionen Kilogramm zugestandenen ermässigten Frachtsätze keine Anwendung

Spalte	Eintrag
Fortlaufende Nr.	1661
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wagenladungen
für die Transportstrecke von	Den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: a) Czernitz und Charlottengrube; b) Karolinegrube R.O.U.E., Fürstin Paulineschacht, Knoffschacht II, Beatenglückgrube und Hoymgrube; c) Kattowitz, Laurahütte, Ficinusschacht, Chasséschacht der Fannygrube, Richterschächte der Laurahüttengrube, Maxgrube, Karolinegrube O.S.E., Waterloo-Ferdinandgrube, Alfredschacht der Karolinegrube, Georggrube, Wildensteinsegengrube (Grundmannschacht), Wildensteinsegengrube (Kronprinzschacht), cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Mislowitz, Mislowitzgrube, Brzezinka, neue Premsagrube, cons. Wandagrube, Susannaweiche (Jacobgrube), Emanuelsegen, Nicolai, Bradegrube, Orzesche, Lazisk, Gottmitunsgrube, Margarethenschacht der Gottmitunsgrube, Martha-Valeskagrube, Trautscholdsegengrube, Emmagrube und Marthaschacht d. Carlssegengrube; d) Radzionkaugrube, Karsten-Centrumgrube, Beuthen O.S.E., Hohenzollerngrube, Gleiwitz, Schmiederschacht, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Gute Hoffnung-Zinkhütte, Köhlerschacht der Lythandragrube, Aschenbornschacht der Gottessegengrube, Hugozwanggrube, Brandenburggrube, Ludwigsglück, Ludwigsglückgrube, Borsigwerk, Bobrek, Morgenroth, Paulusgrube, Redensblickschacht der Florentinegrube, Schwerinschacht der Florentinegrube, Schlesiengrube, cons. Mathildegrube, Königshütte O.S., sämmtlichen Schächten der Königsgrube, Hugoschacht der Gräfin Lauragrube, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Deutschlandgrube und Cleophasgrube
für die Transportstrecke nach	Ottendorf bei Troppau, Schönstein, Mladetzko, Eckersdorf, Freihermersdorf und Bennisch via Annaberg-Oderberg
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufrechthaltung der in dem nebenbezeichneten Ausnahmetarife festgesetzten „Allgemeinen Bestimmungen"; Vorschreibung der Abfertigung auf Grund des nebengenannten Ausnahmetarifes **via Annaberg-Oderberg** auf den Frachtbriefen
und gilt in der Zeit	Bis 30. November 1895
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, Ausnahmetarif vom 1. October 1894 nebst Nachträgen
Frachtsatz per 100 kg	Betreffende Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Ausnahmetarife
Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	a) 3·5 kr. b) 3·0 kr. c) 2·0 kr. d) 1·0 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Andere Bemerkungen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1662	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien, Bauwerkzeuge, Bau-Inventar- und Ausrüstungsgegenstände	Allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Mährisch-Budwitz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Verschieden	30% Frachtermässigung von den officiellen Frachtsätzen rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen muss, spätestens bis Ende Februar 1897	Die Transporte müssen für den Bau der Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz bestimmt sein
1663	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Müglitz (oder vice versa)	Littau (L.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1896	Localtarif	Verschieden	9·9 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1664	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eiserne Träger	Bodenbach St.E.G. transit	Schönpriesen	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1896	Localtarif	Verschieden	7·4 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Die nebenbezeichneten Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche zum Umbau, bezw. zur maschinellen Neueinrichtung der Schönpriesener Zuckerraffinerie bestimmt und an dieselbe adressirt sind
			Eisenwaaren, Maschinen und eiserne Dampfkessel	Prag (St.E.G.)						21·6 kr.				
1665	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco	Brüsau-Brünnlitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag 4 zu Theil II, Heft 7, des Localtarifes der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Verschieden		Kreuzer 5·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
					Lettovic						4·9			
					Skalic-Boskovic						6·9			
					Raitz						7·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1666	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art zum See-Export	Przeworsk (Station der k. k. österr. Staatsbahnen, galizische Linien)	Altona	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der für die Anwendung des im Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 27 geltenden Bestimmungen	Vom 1. November 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig *) a) 446 b) 1		Im Kartirungswege		*) a) Frachtsätze, b) Coursdifferenzen. Die Coursdifferenzen bleiben bis auf Weiteres unberücksichtigt
					Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)					a) 470 b) 1				
					Bremerhaven (Freihafenbahnhof)					a) 490 b) 1				
					Breslau O.S.					a) 167 b) 1				
					Breslau Oderhafen					a) 171 b) 1				
					Danzig lege Thor					a) 343 b) 1				
					Danzig Olivaer Thor					a) 344 b) 1				
					Danzig Weichselbhf.					a) 346 b) 1				
					Geestemünde (Freihafenbahnhof)					a) 490 b) 1				
					Hamburg B.					a) 442 b) 1				
					Harburg H.					a) 437 b) 1				
					Königsberg i. Pr. Ostbahnhof u. Kaibahnhof					a) 394 b) 1				
					Neufahrwasser					a) 347 b) 1				
					Oswitz					a) 171 b) 1				
					Pöpelwitz (Umschlag)					a) 170 b) 1				
					Stettin Central-Güterbahnhof					a) 319 b) 1				
					Swinemünde					a) 348 b) 1				
1667	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kaolinerde, lose oder in Säcken verpackt	Ober-Bris. Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Schramberg (Station der kgl. Württbg. Staatsb.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen auf einem Frachtbrief	Vom 1. November 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1896	Theil II, Heft 7, vom 1. October 1894, sowie Theil II, Heft 9, vom 1. Juni 1895 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband		Mark 1·53		Im Kartirungswege		
					Saargemünd Pf.B. (Station d. Pfälz. Eisenbahnen)					1·69				
					Merzig					1·79				
					Mettlach					1·80				
					Saarlouis					1·75				
					(Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction in St. Johann-Saarbrücken)									
1668	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Borysław	Budapest-Ferenczváros, sowie Budapest kiterö	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an eine Budapester Petroleum-Raffinerie adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1894, bezw. Kartirungssätze vom 1. September 1894 für den Galiz.-Ungar. Gemeinschaftsverkehr	kr. 165	kr. 89	kr. 76	Im Kartirungswege		
				Drohobycz					162	86	76			
				Krechowice					170	94	76			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1669	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	ad a) für Filterplatten ad b) für gusseiserne Röhren ad c) für Maschinentheile von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen u. Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinen-Obertheile)	Worms (Hafen), Station der Hessischen Ludwigsbahn	Arad, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896			ad a) 3·27 Mark ad b) 3·99 „ ad c) 4·67 „		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
1670	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Baumwollwaaren, gemeine, auch gefärbt und bedruckt, der Pos. B—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Krainburg	Wien K.E.B.	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	213 kr.	160 kr.	53 kr.	Im Kartirungswege		
1671	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Rübenschnitze	Hohenau	Nieder-Absdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	9·8 kr.	6·0 kr.	3·8 kr.	Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben	Nieder-Absdorf	Hohenau				9·8 kr.	6·0 kr.	3·8 kr.			
1672	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Truman	Pottendorf-Landegg	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	17 kr.	10 kr.	7 kr.	Kartirung		
1673	**Böhmischen Nordbahn**		Rübenschnitte, Saturationsschlamm	Kralup trs.	Měšic	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	8·6 kr.	6·6 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1897	
			Zuckerrüben	Měšic	Kralup trs.									
1674	**Böhmischen Nordbahn**		Für die zum Baue einer Fabrik bei Zwickau i. B. dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene fünfzigpercentige Ermassigung der officiellen Frachtsätze nach Zwickau i. B. zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 125. **Wien, 24. October 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 5. September 1895*) für die Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Stadtgemeinde Joachimsthal die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Schlackenwerth nach Joachimsthal gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Stadtgemeinde diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen dem Concessionär das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Schlackenwerth der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn nach Joachimsthal mit einer Schleppbahn zur dortigen Tabakfabrik.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär durch Erlag einer Caution von 2000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht zur Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

---

*) Enthalten in dem am 20. October 1895 ausgegebenen LXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 155.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

In Ansehung der zur Anlage der concessionirten Bahn zu benützenden Reichsstrasse von Schlackenwerth nach Joachimsthal hat der Concessionär sich jenen Bedingungen zu fügen, welche von der politischen Landesbehörde als Strassenverwaltung im Einvernehmen mit dem Localbahnamte im Handelsministerium vorgezeichnet werden.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn andere öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden sollten, hat der Concessionär die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefondes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stammactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 11.

Der Concessionär ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin dem Concessionär als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle des Concessionärs das obgedachte Hypothekardarlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjähigen, am 30. Juni und 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 1, bezw. anstatt der nach Absatz 2 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 1 und 2 zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche, soweit erforderlich, im Einvernehmen mit dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und dem Concessionär das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am fünften Tage des Monates September im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und fünf, Unserer Reiche im siebenundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Kielmansegg m. p. **Böhm** m. p. **Wittek** m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Schlackenwerth nach Joachimsthal mit einer Schleppbahn zur k. k. Tabakfabrik in Joachimsthal.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Schlackenwerth nach Joachimsthal ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km pro Stunde in den Strecken mit eigenem Unterbau, von 20 km pro Stunde auf Strassen ausserhalb der Ortschaften und von 10 km pro Stunde auf Strassen innerhalb der Ortschaften unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892) für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, dann der abgeschlossenen Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von dem genannten Amte zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebführung allen Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt dem Concessionär die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von dem Concessionär, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die Trasse der circa 8·5 km langen Localbahn beginnt am östlichen Ende der Station Schlackenwerth der ausschliesslich priv. Buschtěhrader Eisenbahn in einer eigenen, mit dieser Station in unmittelbare Verbindung zu bringenden Geleiseanlage, führt zunächst auf eigenem Unterbau östlich der Stadt Schlackenwerth, erreicht hierauf unweit des Nordausganges derselben die Reichsstrasse Schlackenwerth—Joachimsthal, benützt diese mit geringen Abweichungen bis hinter Ober-Brand und führt sodann östlich der bezeichneten Strasse auf eigenem Unterbau bis zu der nächst der k. k. Schmelzhütte (Uranfabrik) anzulegenden Endstation Joachimsthal.

Die gleichfalls normalspurig herzustellende, circa 0·5 km lange Schleppbahn zur k. k. Tabakfabrik in Joachimsthal zweigt von der Endstation der Localbahn ab und endet bei dem nächst der genannten Fabrik projectirten Tabakmagazine.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen; gegenseitige Wagenbenützung.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Station Schlackenwerth herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 12, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der ausschliesslich priv. Buschtěhrader Eisenbahn anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber etwa abgeschlossene Uebereinkommen sind dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der Anschlussbahn nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die in den Strecken auf eigenem Unterbau definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 150 m betragen.

Für die Schleppbahn zur k. k. Tabakfabrik ist die Anwendung eines Minimal-Bogenhalbmessers von 125 m gestattet.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium erlassenen diesbezüglichen Vorschriften massgebend.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen hat in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 3000 m zu erfolgen; in Ausnahmsfällen ist die Anwendung der Constante 1500 gestattet.

Als grösste Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden, auf eigenem Unterbau geführten Strecken wird 50 Permille festgesetzt.

Diese Neigung ist in den Bögen nach Thunlichkeit und Massgabe der daraus resultirenden Bauerschwernisse, jedenfalls aber in den gleichzeitig vorkommenden Bögen mit dem Minimalradius im Sinne der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium hinausgegebenen Vorschrift über den Ausgleich der Bahnnivellette in Maximalsteigungen zu ermässigen.

Die Neigung der Bahn in den Stationen und Haltestellen soll in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen; die Anlage der Haltestellen Unter- und Ober-Brand in einer Steigung von 10 Permille wird ausnahmsweise gestattet.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit 4·75 m zu bemessen.

In den auf eigenem Bahnkörper liegenden Strecken hat der Unterbau in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle neu herzustellenden Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

Bei Ausführung der Bahn auf eigenem Unterbau muss in gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·30 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·40 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist in Strecken mit eigenem Unterbau derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die Widerlager aller neu auszuführenden Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, und muss bei allen von der Bahn mitbenützten Strassenobjecten seitlich des passirenden Zuges ein Raum von mindestens 0·7 m Breite, in Planumhöhe gemessen, frei bleiben.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen, ausschliesslich dem Bahnverkehre dienenden Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll in der Regel mindestens 1 m betragen; insofern jedoch deren Hochwässer kein Treibeis, Holz etc. führen, kann dieser Abstand auf 0·5 m ermässigt werden.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m, und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Reichsstrasse von Schlackenwerth nach Joachimsthal ist die im Einvernehmen mit dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Statthalterei in Prag einzuholen.

Die Anlage der Bahn auf der vorbezeichneten Reichsstrasse hat derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite vom Militärfuhrwerke benützt werden kann.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium für die im Einverständnisse mit den competenten Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein.

8. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausystem XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

In Abweichung von dem obgenannten Normale können die Schwellen 2·3 m lang sein, eine obere Breite von 15 cm, eine untere Breite von 20 cm und eine Höhe von 14 cm besitzen.

Der Schotterkörper hat in den Strecken mit eigenem Unterbau sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

In jenen Strecken, in welchen die Bahn die Aerarialstrasse benützt, ist der Oberbau nach Ablauf von längstens 15 Jahren a dato der Bahneröffnung durch einen anderen, die klaglose Benützung der ganzen Strassenbreite durch Fuhrwerke gewährleistenden Oberbau (z. B. Rillenschienen-Oberbau) zu ersetzen.

9. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann.

10. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug“.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

11. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserstations-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

12. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung oder Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich derselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Station Joachimsthal ist — falls sich dies seinerzeit als nothwendig erweisen sollte — mit einer Centralweichenstellanlage zu versehen.

Die Ausgestaltung dieser Anlage hat nach den Weisungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium zu erfolgen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstation Schlackenwerth herzustellenden Signal- und Weichensicherungsanlage ist in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der Verwaltung der ausschliesslich priv. Buschtěhrader Eisenbahn abzuschliessende Vereinbarung einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der hierüber im Bau- und Betriebsvertrage zu treffenden Bestimmungen, die Entscheidung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

13. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen und Dienstwagen) erfolgt durch die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Auf Kosten des Concessionärs sind neu anzuschaffen mindestens:

1. 2 Locomotiven mit je 3 gekuppelten Achsen von mindestens 30 t Dienstgewicht;
2. 4 Personenwagen;
3. 2 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen);
4. 8 Güterwagen und Reservestücke.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 14 t nicht überschreiten.

14. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

15. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

16. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird der Concessionär sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von dem Concessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 30. September 1895.

Der Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Jaworzno zu einem Punkte der projectirten Localbahn Trzebinia-Skawce mit Abzweigung von Jaworzno nach Jeleń.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Josef Retinger, Guts- und Fabriksbesitzer und Landesadvocat in Krakau, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Jaworzno über Chrzanów und Pláza zu einem Punkte der projectirten Localbahn Trzebinia-Skawce mit einer eventuellen Abzweigung von Jaworzno nach Jeleń im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. October 1895. Z. 56.891.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Mnichovic-Stranšic nach Kamenitz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma F. Ringhoffer in Smichow die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Mnichovic-Stranšic der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Prag über Gross-Popowitz nach Kamenitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 6. October 1895. Z. 55.169.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Zahnrad-, eventuell als Drahtseilbahn auszuführende Kleinbahn von Bregenz auf die Höhe des Pfänderberges.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Josef Ed. Bierenz in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Zahnrad-, eventuell als Drahtseilbahn auszuführende Kleinbahn von Bregenz auf die Höhe des Pfänderberges im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. October 1895. Z. 55.359.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Drohobycz—Boryslaw: Anlage eines Schleppgeleises: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Anlage eines Schleppgeleises von km 10·9 zu den Holzlagerplätzen der Firma Gebrüder Grödel für den 25. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 19.464.]

— (Linie Bodenbach—Komotau: Anlage einer Schleppbahn: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Brucher Kohlenwerke für die Anlage einer Schleppbahn von der Station Bruch zu ihrem Gutmann-Schachte für den 26. October anberaumt. [G.-I.-Z. 19.656.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Wiener Hauptbahnhof: Aufstellung einer Werkzeughütte.) Am Centralbahnhofe in Wien wird auf der Viehverladerampe nächst dem Frachtenmagazine Nr. 1 eine hölzerne Werkzeughütte zur Unterbringung von Inventargegenständen aufgestellt. [2. October, Z. 57.299.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Reconstruction mehrerer Objecte.) Das Project, betreffend die anlässlich der Regulirung des Vejrovka-, Černávka- und des Milčicer Baches beabsichtigte Reconstruction der Bahnobjecte in km 361·245, 362·088, 367·431, 370·204, 370·389 der Strecke Kolin—Pořičan, dann in km 7·294, 7·445, 7·988, 8·337, 9·118, 9·816, 10·210 und 10·941 der Strecke Pořičan—Nimburg, ferner das Project für die Regulirung des Abfallgrabens bei der Einmündung desselben in den Katscherbach in km 10·8—11·0 der letztgenannten Strecke, wurde zur Ausführung genehmigt. [25. September, Z. 34.091.]

— (Auflassung von Wächterposten und Aenderung bei Wegabsperrungen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Landskron hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Auflassung von Wächterposten und Aenderung bei den Wegabsperrungen in den Gemeinden Siechelsdorf, Riebnig, Langentriebe, Hilbetten und Sudislau für den 15. October anberaumt. [G.-I.-Z. 18.522.]

— (Umgestaltung eines Parallelweges in eine Bezirksstrasse.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 11. September durchgeführten commissionellen Amtshandlung wurde das Project für die aus Anlass der Herstellung einer Bezirksstrasse von Ričmanitz nach Bilowitz durch den Bezirksstrassenausschuss Brünn erforderliche Umgestaltung des zwischen km 164·4/5 und km 164·7/8 der Strecke Brünn—Böhm.-Trübau rechts der Bahn gelegenen Parallelweges in der Gemeinde Bilowitz in eine Bezirksstrasse genehmigt. [23. September, Z. 55.353.]

— (Aufstellung einer Brückenwaage in Skalitz-Boskowitz.) In der Station Skalitz-Boskowitz wird eine Geleisebrückenwaage von 25 Tonnen Tragfähigkeit aufgestellt. [18. September, Z. 51.332.]

— (Schleppgeleise-Verlängerung in der Gasanstalt in Holešovic [Prag].) Für das Project, betreffend die Verlängerung des in der Holešovicer Gasanstalt durch das Kohlenmagazin führenden Geleises um circa 40 m, wurde der Bauconsens ertheilt. [21. September, Z. 52.216.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Nebengebäude in Simmering.) In der Station Simmering wird ein Nebengebäude hergestellt. [26. September, Z. 56.227.]

— (Vergrösserung von Wächter- und Weichenwächterhäusern.) Das Project für die Vergrösserung der Wächterhäuser Nr. 5, 6, 12, 13, 14, 18, 20, 22 und 24, dann der Weichenwächterhäuser in den Stationen Simmering und Wilfleinsdorf wurde genehmigt. [26. September, Z. 56.228.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Weichensicherungsanlagen in drei Stationen.) In den Stationen Měsic, Bišic und Chrasterhof wurden Weichensicherungsanlagen hergestellt. [24. September, Z. 55.436.]

Projectirte Localbahn Laibach—Ober-Laibach. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat hinsichtlich des vom Bergingenieur August Glowacki in Laibach vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Laibach nach Oberlaibach die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 24. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Josef Dralka betraut. [G.-I.-Z. 20.369.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Haftpflicht der Eisenbahn aus vorzeitiger Ablieferung der Güter, d. i. vor Ankunft am Bestimmungsorte.) Dem Deutschen Reichsgerichte lag der nachfolgende Streitfall zur Entscheidung vor: Die Klägerin sandte von der Station Salzbach bei Saarbrücken durch die Eisenbahn 30 Kisten Fensterglas in unplombirten Wagen nach Basel. Nach dem Frachtbriefe sollte die Waare nach der Station Basel Badischer Bahnhof via St. Ludwig befördert werden. Dem Frachtbrief war eine Declaration für die schweizerischen Zollämter „zur Verzollung an der Grenze" und eine Anmeldung für die Ausfuhr beigegeben. Der Empfänger hat eine Zweigniederlassung in St. Ludwig. Als das Glas dort ankam, veranlasste er die Eisenbahnbehörde, ihm dasselbe dort auszufolgen; er hat es dann im „deutschen Inlande" verkauft. Die Klägerin ist von dem Vereine Rheinischer Tafelglashütten, welchem Klägerin angehört, zu einer Conventionalstrafe von 5000 Mk. verurtheilt worden, weil die Mitglieder dafür zu haften haben, dass das von ihnen ins Ausland verkaufte Glas thatsächlich unplombirt ins Ausland geht, so dass eine Wiedereinfuhr ohne Zahlung des Zolles ausgeschlossen ist. Der Eisenbahnfiscus wurde daraufhin vom Landgericht Köln zur Erstattung der Strafe, soweit sie nicht der Klägerin als Mitglied des Vereines zugute kommt, verhalten. Die Berufung und Revision wurde zurückgewiesen. Nach Art. 403 und 404 des Handelsgesetzbuches ist der Frachtführer verpflichtet, am Orte der Ablieferung das Frachtgut dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger auszuhändigen, wenn nicht der Absender zur Aushändigung der Güter vor dessen Ankunft an dem Orte ermächtigt. Diese gesetzliche Pflicht ist gerade so anzusehen, als wenn sie als ausdrückliche Vertragspflicht durch den Frachtvertrag auferlegt wäre. Da die Eisenbahnverwaltung dieser Pflicht entgegen gehandelt hat, ist der Fiscus nach allgemeinen Grundsätzen schadenersatzpflichtig. Der Causalzusammenhang und der Mangel eines eigenen Verschuldens der Klägerin ist vom Oberlandgericht thatsächlich festgestellt und begründet. Die genaue Befolgung der Anweisung der Absenderin hinsichtlich der Durchführung des Transportes bis zum Bestimmungsorte und dadurch die eventuelle Herbeiführung der Verzollung sei umso mehr Pflicht der Beklagten gewesen, als Syndicatsbestimmungen, wie die in Rede stehende, welche die Verurtheilung der Klägerin zur Conventionalstrafe von 5000 Mk. herbeigeführt habe, heute nichts Seltenes mehr und Fälle, wie der vorliegende, bereits früher zur Kenntniss der Eisenbahn-Verwaltungen gekommen seien.

[Eger. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, IX. B., 4. H., S. 302.]

Italien. (Nachnahmebegleitscheine im Verkehre mit Italien.) Die italienischen Eisenbahn-Gesellschaften für den Betrieb des Adriatischen und des Mittelmeer-Netzes haben kürzlich hinsichtlich der Rückleitung von Nachnahmebegleitscheinen folgende Instruction erlassen: Die gegenwärtig in Kraft befindliche Bestimmung über die Rücksendung der Nachnahmebegleitscheine besagt, dass diese Rücksendung wie die eines Gutes erfolgen soll. Damit ist beabsichtigt, den Modus der Frachtgutbehandlung sowohl hinsichtlich der Kartirung, als auch hinsichtlich des Versandtes derselben und der bezüglichen Dienstcorrespondenz als Richtschnur dienen zu lassen. Die Stationen und Transitstellen haben daher, sei es, dass es sich um Nachnahmebegleitscheine, die sie vom Auslande empfangen, oder um solche, die sie dahin zurücksenden, handelt, die Bestimmungen über die Gütersendungen zu beobachten und die Einschreibung in die Register für solche — entweder in die für Eil- oder die für Frachtgut — zu vollziehen, im Uebrigen aber die Behandlung wie für gewöhnliche Correspondenzstücke oder wie für Dienstsendungen eintreten zu lassen. Die Rücksendung der Nachnahmebegleitscheine aus oder nach Frankreich soll ausschliesslich in Eilbeförderung, unter Anwendung des Tarifes für den Transport von Geld für die Strecke Modane bis zur Grenze, stattfinden. Der Zweck dieser Instruction ist, die Eintragung der Nachnahmebegleitscheine in die Versandtregister herbeizuführen und zu verhindern, dass sie lediglich im Correspondenzwege zurückgesendet werden.

— (Frachtberechnung für Güter verchiedener Tarifclassen oder für verschiedene Empfänger und Güter, welche an mehrere Empfänger adressirt sind.) Der Art. 10 der internen Tarife der italienischen Eisenbahn-Gesellschaften bestimmt, dass „jede nicht declarirte Zusammenpackung in einem und demselben Collo, oder Aufgabe als Einzelsendung von Gütern, welche verschiedenen Tarifclassen angehören, ferner jede Vereinigung zu einer Sendung von Gegenständen, welche für verschiedene Personen bestimmt sind, die Eisenbahn berechtigt, ausser der geschuldeten und der hinterzogenen Fracht den dreifachen Betrag der letzteren zu erheben." Nachdem es mehrmals vorgekommen ist, dass Stationen entgegen dieser klaren und genauen Bestimmung auf Zusammenpackung von Gütern verschiedener Tarifclassen oder von solchen für verschiedene Empfänger, die im Art. 105 enthaltenen Bestimmungen, betreffend die falsche Declaration von Gewicht und Inhalt der Güter, in Anwendung gebracht haben, sind die Stationen wiederholt angewiesen worden, für die in Rede stehenden Zusammenpackungen stets das Dreifache der Mehrfracht zu erheben. Ausgenommen sind indes die Fälle, bei denen es sich um zwei oder mehrere Empfänger handelt, welche speciell bezeichnet sind. In einem solchen Falle hat die Versandtstation nicht die Strafe zu erheben, sondern den Aufgeber einzuladen, für jeden Empfänger eine besondere Sendung zu bilden. Hat die Aufgabsstation die Unregelmässigkeit nicht bemerkt und das Gut bis zur Bestimmungsstation laufen lassen, so hat diese die Mehrfracht, d. h. die Differenz zwischen der berechneten und derjenigen Fracht zu erheben, welche bei Scheidung der Sendung in so viele einzelne Colli, als Empfänger vorhanden sind, zu berechnen gewesen wäre, wobei nicht allein die Eisenbahnfracht, sondern auch die Stempelgebühr in Berücksichtigung zu ziehen ist.

Frankreich. (Abfertigung des Reisegepäcks im Bahnhofe Saint-Lazare in Paris.) Von der Verwaltung der Französischen Westbahn ist die Einrichtung getroffen worden, dass vom 1. Juni an die vom Bahnhof Saint-Lazare in Paris abgehenden Reisenden am Vorabende der Abreise die Abholung ihres Reisegepäcks durch Vermittlung des im genannten Bahnhofe bestehenden Bureau de renseignements verlangen können, das dann auch die Einschreibung desselben und, wenn es verlangt wird, den Ankauf der Fahrbillets besorgt. Gepäcksscheine und Fahrbillets werden den Reisenden im Bahnhofe zur Verfügung gehalten.

Schiffahrt.

Bayern. (Donau- und Innverkehr im Jahre 1894.) Laut der im kgl. bayerischen statistischen Bureau in München zusammengestellten Statistik sind im Jahre 1894 auf der Donau zu Passau eingelangt: Im Bergverkehre: 1058 Schiffe (und zwar 168 Personenschiffe, 392 Schlepper und 498 Güterschiffe), darunter 929 österreichische und 129 deutsche, mit einer Gesammtladung von 53.865 t; im Thalverkehre 205 Schiffe (und zwar 87 Schlepper, 103 Güterschiffe und 15 Segelschiffe), darunter 190 österreichische und 15 deutsche, mit einer Gesammtladung von 953 t. — Abgefahren sind von Passau zu Berg: 195 Schiffe (und zwar 90 Schlepper und 105 Güterschiffe), sämmtlich österreichische, mit einer Gesammtladung von 260 t; zu Thal: 637 Schiffe (und zwar 112 Personenschiffe, 263 Schlepper, 238 Güterschiffe und 24 Segelschiffe), darunter 510 österreichische und 127 deutsche, mit einer Gesammtladung von 5608 t. — Im Durchgangsverkehre endlich passirten Passau auf der Donau zu Berg: 1401 Schiffe (und zwar 168 Personenschiffe, 425 Schlepper und 808 Güterschiffe), darunter 1260 österreichische und 141 deutsche, mit einer Gesammtladung von 166.911 t; zu Thal: 830 Schiffe (und zwar 112 Personenschiffe, 292 Schlepper, 355 Güterschiffe und 71 Segelschiffe), darunter 661 österreichische und 169 deutsche, mit einer Gesammtladung von 44.359 t.

Unter den angekommenen Gütern waren zu Berg: 15.893 t Weizen und Spelz, 647 t Roggen, 2207 t Hafer, 10.971 t Gerste, 16.960 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 418 t Obst, frisches und getrocknetes, 59 t Gemüse und Pflanzen, 70 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 642 t weiche Stämme, 2364 t weiche Schnittwaare, 214 t weiche Brennholzscheite, 141 t Borke, Lohe, 131 t Wein, 2044 t Mehl und Mühlenfabrikate, 490 t Steinkohlen: zu Thal: 511 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 62 t verarbeitetes Eisen aller Art, 62 t Gerste, 50 t weiche Schnittwaare, 33 t Branntwein, 33 t fette Oele und Fette. — Abgegangen waren insbesonders zu Berg: 99 t Weizen und Spelz, 30 t Gerste, 49 t Mehl und Mühlenfabrikate, 14 t Obst, frisches und getrocknetes; zu Thal: 75 t verarbeitetes Eisen aller Art, 3638 t Cement, Trass, Kalk, 293 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 40 t Weizen und Spelz, 22 t Gerste, 30 t harte Brennholzscheite, 60 t weiche Brennholzscheite, 33 t Borke, Lohe, 31 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 22 t Holzwaare und Möbel, 71 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 80 t fette Oele und Fette, 132 t Steine und Steinwaaren, 540 t Thonwaaren, Steingut und Porzellan. — Durchgingen durch Passau zu Berg: 63 t Lumpen aller Art, 172 t unedle Metalle, roh und als Bruch, 57 t Flachs, Hanf, Heede, Werg, 36.719 t Weizen und Spelz, 1778 t

Roggen, 5575 t Hafer, 65.839 t Gerste, 20.832 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 429 t Oelsaat, 63 t Kartoffeln, 9652 t Obst, frisches und getrocknetes, 99 t Gemüse und Pflanzen, 861 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 313 t harte Schnittwaare, 10.270 t weiche Schnittwaare, 214 t weiche Brennholzscheite, 140 t Borke, Lohe, 200 t Wein, 10.155 t Mehl und Mühlenfabrikate, 112 t fette Oele und Fette, 83 t Steine und Steinwaaren, 490 t Steinkohlen, 94 t lebendes Vieh, 676 t Wolle, roh; zu Thal: 524 t Roheisen und Brucheisen, 2641 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 10.928 t verarbeitetes Eisen aller Art, 5232 t Cement, Trass, Kalk, 3102 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 600 t Gemüse und Pflanzen, 367 t Glas und Glaswaaren, 841 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 84 t harte Schnittwaare, 75 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 73 t Holzwaare und Möbel, 984 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 341 t Wein, 133 t Fische, auch Häringe, 250 t Mehl und Mühlenfabrikate, 904 t Reis, 4485 t fette Oele und Fette, 150 t Petroleum und andere Mineralöle, 4647 t Steine und Steinwaaren, 1667 t Steinkohlen, 322 t Braunkohlen, 177 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 420 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 1938 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan.

Auf dem Inn sind im Jahre 1894 angekommen zu Thal: 36 Segelschiffe, darunter 20 österreichische und 16 deutsche, mit einer Gesammtladung von 282 t.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Baare Auslagen der Eisenbahn.) Ein Absender hatte eine Sendung Eisen und Metalle fracht- und zollfrei nach Lemberg gesandt und dafür eine Francaturnote mit Zollberechnung ab Szczakowa erhalten. Als er auch die Zollquittung verlangte, wurde ihm von der Eisenbahn erwidert, dass sie nicht in der Lage sei, dem Ansuchen zu entsprechen, da dieses Document sammt dem ausgelösten Frachtbrief dem Empfänger habe übergeben werden müssen, damit dieser sich bei den k. k. Finanzorganen über die wirkliche Zahlung der Zollgebühren ausweisen könne. Dabei hat die Eisenbahn sich dahin ausgesprochen, dass die Zollquittung ein Eigenthum des Adressaten bilde und die Berufung des Absenders auf Art. 11 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht zutreffend sei, indem die darin enthaltenen Bestimmungen nur auf die Frachtberechnung und die allfälligen, im Gütertarife nicht vorgesehenen Vergütungen zu Gunsten der Eisenbahn, nicht aber auf Zölle sich beziehen. Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern wurde vom Absender um Auskunft ersucht und hat sich, wie folgt, geäussert: Die baaren Auslagen der Eisenbahn von denen im zweiten Absatze des Art. 11 die Rede ist, schliessen allerdings die Zölle — „insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben" — in sich, und es ist die von der Eisenbahn geäusserte andere Auffassung nicht zutreffend. Aber nach dem Wortlaute des dritten Absatzes sollen die auf solche Auslagen bezüglichen Beweisstücke dem Frachtbriefe beigegeben werden, und da dieser laut Art. 16, Abs. 2, dem Empfänger übergeben werden muss, dem letzteren ausgeliefert werden. Die Eisenbahn war daher befugt, in der vom Absender beanständeten Weise zu verfahren.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" Nr. 9 ex 1895, S. 329.]

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 10·758 km lange Strecke Benau-Christianstadt der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche voraussichtlich am 1. November dem Betriebe übergeben werden wird, sowie die nachstehend verzeichneten Strecken der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar die 8·471 km lange Strecke Branowitz—Pohrlitz und die 2·613 km lange Strecke Rohrbach - Seelowitz — Seelowitz - Stadt, welche am 17. September eröffnet wurden, und die am 1. October dem öffentlichen Verkehre übergebene 10·765 km lange Strecke Kojetein—Tobitschau sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) ist der III., zum Kilometerzeiger Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) der I. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der V. Nachtrag herausgegeben worden.

— (Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.) Zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 63 (a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) ist der Nachtrag III erschienen.

— (Arithmetisches Fahrschein-Verzeichniss.) Zu dem vom 1. Mai ab giltigen arithmetischen Fahrschein-Verzeichniss ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines der Nachtrag II herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Uebergang der Saalbahn, der Weimar-Geraer Eisenbahn und der Werra-Eisenbahn in das Eigenthum des preussischen Staates.) Mit dem 1. October sind die zu den Unternehmungen der drei vorgenannten Verwaltungen gehörenden Strecken in das Eigenthum des preussischen Staates und in den Betrieb der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt übergegangen, in Folge dessen sind dieselben den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCVI. Stückes.) Das am 21. October herausgegebene CXCVI. Stück enthält unter

Nr. 1508: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 17. October 1895, Z. 11.951, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn und Siebenbürgen nach Salzburg.

Nr. 1509: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. October 1895, Z. 164.221, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus der Bukowina nach Böhmen.

Nr. 1510: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 18. October 1895, Z. 164.337, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann i. P., sowie aus den Gerichtsbezirken Taxenbach und Mittersill im Herzogthume Salzburg nach Böhmen.

Nr. 1511: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 18. October 1895, Z. 30.183, betreffend das Verbot der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von Klauenthieren aus Niederösterreich einschliesslich der Reichshauptstadt Wien nach Steiermark.

Nr. 1512: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 18. October 1895, Z. 17.806, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn und Klauenthieren aus Niederösterreich mit Ausnahme der politischen Bezirke Zwettl, Amstetten und Waidhofen a. d. Ybbs nach Oberösterreich.

Nr. 1513: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 16. October 1895, Z. 83.732, betreffend die Sperre des Gerichtsbezirkes Bochnia für die Ein- und Ausfuhr von lebenden Schweinen.

Nr. 1514: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 18. October 1895, Z. 19.596, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann im Pongau, sowie aus den Gerichtsbezirken Taxenbach und Mittersill im Herzogthume Salzburg nach Steiermark.

Nr. 1515: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 19. October 1895, Z. 30.409, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann i. P., sowie aus den Gerichtsbezirken Taxenbach und Mittersill im Herzogthume Salzburg nach Steiermark.

— (Inhalt des CXCVII. Stückes.) Das am 22. October herausgegebene CXCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1516: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 19. October 1895, Z. 12.088, betreffend das Verbot des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Zell am See.

Nr. 1517: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 21. October 1895, Z. 100.310, betreffend die Zurückziehung der der Borstenvieh-Mastanstalt in Barcs, Comitat Somogy in Ungarn, gewährten Begünstigung der Einfuhr von Mastschweinen nach Wien St. Marx und Wiener-Neustadt.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. September d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der pensionirte Inspector der k. k. Staatsbahnen Ludwig Szczepański in Lemberg das Ritterkreuz des kgl. rumänischen Kronen-Ordens annehmen und tragen dürfe.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Einführung eines neuen Tarifes nebst Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn einerseits und Stationen der Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf, der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Eisenbahn andererseits.

Mit 1. December 1895 gelangt für den vorerwähnten Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, welcher geänderte Fahrpreise enthält.

Hiedurch wird der Tarif und die Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn einerseits und Stationen der Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf, der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Eisenbahn, sowie der Station Szombathely (Steinamanger) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits vom 1. Mai 1892 sammt Nachträgen aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 15 Kreuzer erhältlich.

Wien, am 22. October 1895. [822]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. November 1895 werden nachstehende directe Fahrpreise in beiden Richtungen eingeführt, und zwar:

Zwischen Przemysl über Krakau und	Für Schnellzüge I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden öst. Währ.		
Oderberg	20·05	12·70	6·62
Dzieditz	17·80	11·20	5·87
Schönbrunn	21·18	13·45	7·—

Zwischen Dziedlitz über Saybusch - Zabłocie und	Für Personenzüge II. Cl.	III. Cl.
	Gulden öst. Währ.	
Jelesnia	1·26	—·66
Lachowice	1·72	—·91
Sól	1·49	—·78

Zwischen Bielitz über Saybusch-Zabłocie und	II. Cl.	III. Cl.
Jelesnia	1·06	—·56
Lachowice	1·52	—·81
Sól	1·29	—·68
Sucha	1·75	—·94

Wien, am 18. October 1895. [823]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preuss. Staatsbahnen. (Directer Verkehr mit der Nebenbahn Hansdorf-Priebus.) Am 5. October traten im Verkehre zwischen den Stationen der Nebenbahn Hansdorf-Priebus und sämmtlichen Stationen der Preuss. Staatsbahnen directe Frachtsätze in Kraft. Dieselben berechnen sich auf Grund der Entfernungen, die sich für

Nieder-Ullersdorf	durch Anstoss von	2 km
Ober-Ullersdorf	„ „ „	6 „
Wiesau (Kreis Sagan)	„ „ „	18 „
Gross-Selten	„ „ „	24 „
Priebus	„ „ „	32 „

an die im Gruppentarif II und in den Wechseltarifen mit der Gruppe II für Hansdorf bestehenden Entfernungen und nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle, sowie nach den für einzelne Ausnahmetarife bestehenden besonderen Kilometer-Tariftabellen ergeben. Die Frachtsätze für Kempen (Güterbhf.) gelten auch im Verkehre mit Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn Bei Berechnung der Lieferfristen, der Deckenmiethen, der Gebühr von Schutzwagen, der Declaration des Interesses an der Lieferung und bei Frachtberechnung für die nach dem Militärtarif abzufertigenden Sendungen ermässigen sich die vorstehend angegebenen Entfernungen

bei Wiesau (Kreis Sagan)	um	4 km
„ Gross-Selten	„	6 „
„ Priebus	„	9 „

Bei den nach dem Vieh- etc. Tarife abzufertigenden Sendungen sind die für den allgemeinen Güterverkehr geltenden höheren Entfernungen zu Grunde zu legen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Die in den besonderen Tarifvorschriften unter II B, 1 a) des Gütertarifes für den oben bezeichneten Verkehr für frische Seemuscheln im Verkehre von den deutschen Nordseehäfen vorgesehenen Beförderungserleichterungen werden auch im Verkehre von den deutschen Ostseehäfen unter den tarifmässigen Voraussetzungen gewährt.

Verkehr nach den Seehafenstationen. (Ausnahmetarif für Weizen etc.) Der am 1. October im Verkehre nach den Seehafenstationen im Gruppen- und Wechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen zur Einführung gelangte Ausnahmetarif für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer; Hülsenfrüchte; Raps- und Rübsaat; Malz; Mühlenerzeugnisse und Kaffee-Ersatzmittel, aus Getreide oder Mühlenerzeugnissen hergestellte, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien trat an demselben Tage auch für den Wechselverkehr zwischen den östlichen Preussischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen der Mecklenburgischen Staatsbahn und der Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits, sowie für den Verkehr von den Stationen der Wittenberge-Perleberger und der Paulinenaue—Neu-Ruppiner Eisenbahn nach den Hafenstationen der östlichen Preussischen Staatsbahnen in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen zum Baue von Seeschiffen. Mit dem 1. December wird die Station Memel des Directionsbezirkes Königsberg i. Pr. als Empfangsstation in die bestehenden Ausnahmetarife für Schiffsbaueisen zum Baue von Seeschiffen (Seehafen-Ausnahmetarif D II b der Gruppen-Wechseltarife der Preussischen Staatsbahnen) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verkehrsbureaux der betheiligten Verwaltungen Auskunft.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. Mit Wirksamkeit vom 20. September ab finden die im Nachtrag I zu Heft Nr. 5 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes veröffentlichten ermässigten Entfernungen zwischen den Stationen Clerf, Ulflingen, Ulflingen Grenze und Wilwerwitz einerseits und den badischen Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg andererseits auch im Verkehre mit den gleichnamigen bayerischen Stationen Anwendung.

Der Ausnahmetarif Nr. 6 (für getrocknete Malztreber) tritt mit Wirksamkeit vom 15. November zunächst ohne Ersatz ausser Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kronen für 10000 kg					
1675	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	den im Tarife für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894 enthaltenen Kohlenversandtstationen der A.T.E. und k.k.öst.St.B.	Brünn St.E.G. und Schimitz	2000 Tonnen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Tarif für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Verschieden	Verschieden	2·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lauten müssen, einen Refactiestempel nicht tragen dürfen, und welche, consignirt, spätestens bis 31. März 1897 vorzulegen sind	
						Für das in der Zeit vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896 die Anzahl von 2000 Tonnen übersteigende Quantum bis 4000 Tonnen					6·0			
				Bilin k.k.St.B.		Für das in der Zeit vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896 die Anzahl von 4000 Tonnen übersteigende Quantum; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen			115·6	90·4	25·2			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					116·8	91·6	25·2			
				Dux und Dux-Ladowitz					114·8	89·6	25·2			
				Franz Josef-Stollen					114·0	88·8	25·2			
				Holtschitz-Seestadtl					117·8	92·6	25·2			
				Karbitz					108·8	85·8	23·0			
				Mariaschein					110·2	86·6	23·6			
				Schönfeld					108·0	85·4	22·6			
				Schwaz-Kuttowitz					114·8	89·6	25·2			
				Teplitz					112·4	87·2	25·2			
				Triebschitz					117·4	92·2	25·2			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					107·6	85·0	22·6			
				Ullersdorf					114·0	88·8	25·2			
1676	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Pos. 8—57 und 8—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Divacca	Aufgabe als Frachtgut unter der Adresse des Hofbau-Comité in Wien und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer: Classe C / A.-T. I / Classe B	Kreuzer	Kreuzer: bei Classe C / bei A.-T. I / bei Classe B	Im Kartirungswege		
				Dignano					23 / 20 / 29	15	8 / 5 / 14			
				Pola					26 / 23 / 33	17	9 / 6 / 16			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1677	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		b) Für Transporte aller Art, welche auf Grund der im Verkehre mit Triest bestehenden Instradirungs-Vorschriften ausschliesslich via Nabresina instradiren, excl. solcher Güter, welche in Triest S.B. und in Triest-Freihafen nicht manipulirt werden	Triest-Freihafen (Barcola) oder vice versa	Triest-St. Andrea	Frachtzahlung nach dem Effectivgewichte, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	6 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen an ein an der Riva-Bahnstrecke Triest-Freihafen—Triest-St. Andrea oder an der Schleppbahnstrecke Triest-St. Andrea S. Sabba gelegenes Etablissement adressirt sein oder von einem an dieser Strecke befindlichen Etablissement aufgegeben werden
			a) Für Güter aller Art, welche in Triest-Freihafen zur Loco-Auf- oder Abgabe gelangen, excl. Kohle und excl. solcher Güter, welche in Triest-Freihafen nicht manipulirt werden dürfen	Triest-Freihafen oder vice versa	Triest-St. Andrea				6 kr. ö. W.	3·5 kr. ö. W.	2·5 kr. ö. W.			
1678	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Raffinirtes Petroleum	Triest-St. Andrea	Laibach	Aufgabe von S. Sabba nach südlich der Donau gelegenen Eisenbahnstationen mit directen Frachtbriefen in Wagenladungen à 10 t. bezw. Frachtzahlung hiefür	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Süd-Westösterr.-Ungar. Seehafentarif, giltig vom 1. September 1892, Südösterr.-Ungar.-Bayer. Grenztarif, giltig vom 1. September 1895, Südösterr.-Ungar.-Schweizer. Grenztarif, giltig vom 1. Jänner 1893, sammt Nachtrag I—III, Tirol-Küstenländischer Tarif-Nachtrag I vom Sept. 1884 und Tarif für den Verkehr Triest etc. einerseits und Leoben, Villach, Klagenfurt etc. andererseits, giltig vom 1. September 1892 sammt Nachtrag I	Verschieden	Verschieden	45% Nachlass von dem Antheile, welcher aus dem jeweiligen Gesammt-Frachtsatze bis zur Bestimmungsstation der Sendung im Verhältniss der Kilometer auf die Strecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Triest-St. Andrea—Laibach (143 km) entfällt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1897 vorzulegen sind	Die Differenz wird nur für jene Sendungen liquidirt, welche nach den diesfalls bestehenden Vereinbarungen factisch via Herpelje—Divacca—Laibach auf die k. k. österr. Staatsbahnlinien geleitet worden sind. Dem Versender steht ein Einfluss auf diese Instradirung nicht zu

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1679	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, sowie Mineraltheer b) Benzin, aus Petroleum destillirt	Zagórzany	Oświęcim transit für Sendungen: Stationen der K.F.N.B.-Strecke von Bielitz incl. bis Mähr.-Ostrau und Teschen incl.	Aufgabe in vollen Wagenladungen von 10000 kg (resp. Frachtzahlung hiefür) mit directen Frachtbriefen von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. die betreffenden Verbandtarife	Verschieden	kr. a) 32·5 b) 35·8	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
				Gorlice						a) 33·0 b) 36·3				
				Jasło	Oświęcim transit für Sendungen: Stationen der K.F.N.B.-Strecke von Bielitz incl. bis Petrowitz und Golleschau incl.					a) 35·8 b) 39·4				
				Krosno						a) 39·0 b) 42·9				
				Iwonicz						a) 40·0 b) 44·0				
			Schwefelsäure-Rückstände in Cisternenwagen	Jasło	Oświęcim transit für Sendungen nach Wien, Prag, Aussig, Hruschau und Petrowitz					28·8				
				Zagórzany						26·2				
				Drohobycz						49·8				
				Kolomea						70·4				
1680	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Malztreber, getrocknete	den unten angeführten österr. Stationen	den unten angeführten Stationen der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen (oder umgekehrt)	Aufgabe von oder Frachtzahlung ad I für mindestens 5000 kg ad II " 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. December 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Theil II, Tarifheft Nr. 7 vom 1. October 1894 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband		Die unten angeführten neuen Frachtsätze		Im Kartirungswege		

Stationen der

Nach oder von	A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn: Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) I	II	Prag (Staatsbahnhof) I	II	K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn: Lieben, Prag Oe.N.W.B. und Anglobank I	II	K. k. österr. Staatsbahnen: Budweis I	II	Smichow I	II	Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Lieben I	II
	Frachtsätze in Mark für 100 Kilogramm											
Isny	2·97	1·71	3·03	1·73	3·08	1·77	2·39	1·44	2·97	1·71	3·03	1·73
Leutkirch	2·89	1·66	2·95	1·68	3·00	1·72	2·31	1·39	2·89	1·66	2·95	1·68
Wangen i/Allgäu . .	3·01	1·74	3·07	1·76	3·12	1·80	2·43	1·47	3·01	1·74	3·07	1·76

Hiedurch werden die im I. und II.-Nachtrag zu Theil II, Heft Nr. 7 vom 1. October 1894 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 57 für getrocknete Malztreber mit 30. November 1895 ausser Kraft gesetzt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1681	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinkohlen und Coaks	Oswięcim transit	Sokal transit (für Russland)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe der Sendungen mit directen von der Aufgabsstation nach Sokal transit (für Russland) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung per Achse nach Russland hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tage), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Sokal an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandtstation bis Sokal bestehenden directen Tarife zu geschehen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Einschlägige Verbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	41·5 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Frachtbrief-Duplicate bis Sokal bei frankirten Gebühren, und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keine Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und längstens Ende März 1897 vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden	
					Nowosielitza Reichsgrenze	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe der Sendungen mit directen von der Aufgabsstation entweder nach Russland oder nach Brody transit, bezw. Podwołoczyska transit, Nowosielitza transit lautenden Frachtbriefen; in letzterem Falle hat die Neuaufgabe der Transporte in den Grenzstationen binnen sechs Wochen (42 Tage) stattzufinden. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandtstation bis Brody Bhf., bezw. Podwołoczyska Bhf., Nowosielitza Bhf. oder Zuczka bestehenden directen Tarife zu erfolgen				62·5 kr. *)			Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind	*) In den nebenstehenden Frachtsätzen ist sowohl die Ueberfuhrgebühr von Brody, bezw. Podwołoczyska, Nowosielitza bis zur Reichsgrenze, als auch die Manipulationsgebühr enthalten
					Podwołoczyska Reichsgrenze					54·5 kr. *)				
					Brody Reichsgrenze					47·5 kr. *)				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen		und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer ö. W.					
1682	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauerziegel als Frachtgut	Jinonitz	I. Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen nach Hlubočep)	1. Mindestverfrachtung von 200 t à 1000 kg	2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen, 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen, 4. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	5·8	4·4	1·4	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1897	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung.
			Kalkstein als Frachtgut	Jinonitz	II. Kralup (B.E.B.) transit	1. Mindestverfrachtung von 800 t à 1000 kg		Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896		14·4	11·0	3·4		Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1897	
				Jinonitz	III. Duby	1. Abfertigung der betreffenden Sendungen im Localverkehre der B.E.B.		Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1896		10·7	9·2	1·5			
					Kaaden Brunnersdorf					25·4	21·7	3·7			
					Kralup (B.E.B.) loco u. trans.					14·4	12·5	1·9			
					Krupa (nur für Sendungen nach Kolleschowitz)					16·9	13·0	3·9			
					Prag (Smichow) transit*)					5·0	4·4	0·6			
					Rakonitz					17·7	15·0	2·7			
				Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen von Hlubočep)	IV. Jinonitz loco					5·0	4·4	0·6			
					V. Jinonitz transit (nur für Sendungen nach den unter II. und III. angeführten Stationen)					5·0	2·1	2·9			
			Kalk, gebrannt, als Frachtgut	Jinonitz	VI. Prag (Smichow) transit*)					5·8	4·4	1·4			
					VII. Saaz (B.E.B.) trs. (nur für Sendungen nach Postelberg, Podersam, Petersburg Jechnitz und Scheles)					24·3	17·5	6·8			
			Schieferthon als Frachtgut	Wotwowitz	VIII. Prag (Smichow) (B.E.B.) loco u. transit					17·3	15·3	2·0			

*) Die betreffenden Frachtsätze gelten nur für Sendungen nach Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn (excl. Aužic, Bodenbach, Tetschen und Všetat-Přivor), k. k. österr. Staatsbahnen und der Localbahn Nusle-Modřan, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn (excl. der Stationen der Strecke Všetat-Přivor bis Tetschen) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft östlich von Prag

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht.					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1683	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Csata	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	150 Heller	138 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenstehende ermässigte Frachtsatz kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
	Der vorstehende ermässigte Frachtsatz gilt auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.													
1684	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa (für Sendungen von Jaworzno)	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Beförderung derselben unter der Adresse von Organen der genannten Gesellschaft, durch welche selbe in der Adressstation auch übernommen werden müssen	Bis Ende November 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	48·4 kr.	41 kr.	7·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Schluss des Kalenderjahres	Die innerhalb der Geltungsfrist des nebenstehenden Zugeständnisses im Sinne der Bestimmungen desselben zur Beförderung kommenden Sendungen werden in das auf Grund des Zugeständnisses, Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1894, Position 2491, zur Nachweisung gelangende Verfrachtungsquantum eingerechnet, jedoch ohne mit einem anderen Betrage als 7·4 kr. pro 100 kg bonificirt zu werden, gleichviel, welches Minimal-Verfrachtungsquantum von den in der vorcitirten Publication normirten nachgewiesen wird. Wird *)

*) nicht mindestens das in der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1894 unter Post 2491 festgesetzte niedrigste Quantum nachgewiesen, so findet eine Bonificirung der im Sinne der Bestimmungen des vorstehenden Zugeständnisses beförderten Sendungen nicht statt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1685	**Oesterr. Nordwestbahn**	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kohle, Coaks, Kohlenbriquetts	Schwadowitz-Eipel und sämmtlichen in den citirten Verbands-Kohlentarifen enthaltenen Versandtstellen	Žleb, Wrdy-Bučic und Močovic	Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Kohlentarife	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883; inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894; Niederschles. Kohlentarif nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889; Oberschles.-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde p. p., Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden	Verschieden	3·5 Kreuzer ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf Žleb, Wrdy-Bučic, bezw. Močovic als Abgabsstation lautend, mit der reclamirenden Firma als Versender, consignirt spätestens vorzulegen bis Ende Februar 1897	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze der citirten Tarife innerhalb der Giltigkeitsdauer ermässigen, verringert sich der zugestandene Nachlass in gleichem Ausmasse eventuell bis zum gänzlichen Erlöschen
1686	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	**Elbe-Umschlagsverkehr.** Das in den Publicationen des Verordnungsblattes Nr. 22 vom 19. Februar 1895 unter den fortlaufenden Nummern 359 und 360 für Mehl- und Mahlproducte festgesetzte **Minimalquantum** von je 5000 Tonnen wird auf **je 2500 Tonnen herabgesetzt.**											
1687	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Talkerde	Weiz	Wien-Matzleinsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat innerhalb der tarifmässig vorgeschriebenen Frist durch Parteiorgane zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	123 Heller	118 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege	—	
1688	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Zwardon	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien selbst zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	57 Kreuzer	44 Kreuzer	13 Kreuzer	Im Kartirungswege		

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index pro III. Quartal 1895 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 126. **Wien, 26. October 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 25. September 1895*) für die Localbahn von Wiener-Neustadt auf den Schneeberg mit Abzweigung nach Wöllersdorf (Schneeberg-Bahn).

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Dr. Carl Haberl, Landmarschall-Stellvertreter des Erzherzogthums Oesterreich unter der Enns, Bürgermeister und Advocat in Wiener-Neustadt, und Josef Tauber, diplomirter Ingenieur in Wien, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Wiener-Neustadt auf den Schneeberg mit einer Abzweigung nach Wöllersdorf gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Wiener-Neustadt der Südbahnlinie Wien—Triest über Fischau nach Puchberg am Schneeberge mit einer Abzweigung von Fischau zur Station Wöllersdorf der Staatsbahnlinie Wittmannsdorf—Gutenstein und einer als Zahnradbahn herzustellenden Fortsetzung von Puchberg auf den Schneeberg zu der dortselbst zu errichtenden Hotelanlage.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildenden Eisenbahnen werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahnen sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertigen Bahnen dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 10.000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

*) Enthalten in dem am 20. October 1895 ausgegebenen LXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 156.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht zur Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich der als integrirender Bestandtheil des Bahnunternehmens zu errichtenden Nebenanlagen, sowie bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen Prioritätsobligationen, welche nur auf österreichische, respective auf die mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, eingeführte Währung lauten dürfen, auszugeben, wenn deren Verzinsung und Tilgung nach den vom Handelsministerium zu prüfenden Ausweisen als dauernd gesichert erscheint.

Ferner wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefondes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen, Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der

Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahnen. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linien und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahnen an dritte Personen zu überlassen.

§ 11.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahnen für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützten Bahnen oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirten Bahnen nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritätsobligationen erforderlichen Annuität, zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur viercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage der im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritätsobligationen zuzüglich des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahnen und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahnen mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich der

Hotelanlage auf dem Schneeberge, des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen, sowie der Hotelanlage auf dem Schneeberge und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahnen (§ 12) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnen, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am fünfundzwanzigsten Tage des Monates September im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und fünf, Unserer Reiche im siebenundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Kielmansegg m. p. **Böhm** m. p. **Wittek** m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Wiener-Neustadt nach Puchberg am Schneeberge mit einer Abzweigung von Fischau nach Wöllersdorf und für eine schmalspurige Zahnradbahn von Puchberg auf den Schneeberg.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Wiener-Neustadt nach Puchberg am Schneeberg sammt der Abzweigung nach Wöllersdorf ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 30 km pro Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892) für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die projectirte Zahnradbahn auf den Schneeberg ist als eingeleisige Bahn mit einer Spurweite von 1 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 10 km per Stunde für die Bergfahrt und von 8 km per Stunde für die Thalfahrt herzustellen.

Das bei der Zahnradbahn zur Anwendung gelangende Normalprofil des lichten Raumes unterliegt der Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von dem genannten Amte zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt den Concessionären die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von den Concessionären, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die Seitens der Concessionäre herzustellenden Bahnlinien umfassen:

1. Die circa 28 km lange Bahn Wiener-Neustadt—Puchberg am Schneeberge; dieselbe beginnt in der Station Wiener-Neustadt der k. k. privilegirten Südbahn-Gesellschaft, und wird die Linie vorerst entlang der nach Fischau führenden Strasse bis zu der nächst dem Orte Fischau anzulegenden gleichnamigen Station geführt; hierauf wendet sich die Bahn nach Südwesten und gelangt über Brunn am Steinfelde und Winzendorf nach Willendorf.

Von letzterer Station ab beginnt die Steilrampenstrecke, mittelst welcher die Bahn in vorwiegend westlicher Richtung über Grünbach am Schneeberge den Grünbacher Sattel ersteigt. Nach Erreichung desselben senkt sich die Bahn stetig und gelangt über Sierning zur Endstation Puchberg, welche im Nordwesten des Ortes Puchberg am Schneeberge errichtet wird.

2. Die circa 5 km lange Zweiglinie Fischau—Wöllersdorf; dieselbe beginnt in der Station Fischau der ad 1 beschriebenen Bahnlinie und gelangt, vorerst in nordöstlicher Richtung hinziehend, zur Haltestelle „Auf der Haide" nächst der k. und k. Feuerwerksanstalt, sodann wendet sich die Bahn nach Nordwesten und findet in der Station Wöllersdorf der k. k. Staatsbahnen ihren Endpunkt.

3. Die circa 8 km lange Zahnradbahn auf den Schneeberg; dieselbe beginnt in der Endstation der ad 1 beschriebenen Bahnlinie und wird unter Benützung des Hengstenthales und im Weiteren der östlichen und südlichen Lehnen des „Hohen Hengst" auf die Höhe des Schneeberges geführt, woselbst die Endstation Schneeberg-Waxriegl nächst dem vom Baumgartner-Hause zur Schneebergspitze führenden Wege angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen; gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahnen in die Stationen Wiener-Neustadt und Wöllersdorf herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre Vereinbarungen mit der General-Direction der k. k. privilegirten Südbahn-Gesellschaft und der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen anzustreben, wobei für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber etwa abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit den Verwaltungen der Anschlussbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen bei den sub ad 1 und 2 des Punktes 2 genannten, als Adhäsionsbahnen auszuführenden Bahnlinien im Allgemeinen nicht weniger als 150 m betragen.

Im Zuge der Verbindung Wiener-Neustadt—Fischau—Wöllersdorf dürfen jedoch Bögen mit weniger als 200 m Halbmesser nicht zur Anwendung gelangen.

Bei der Zahnradbahn dürfen in der freien Strecke Bögen mit weniger als 100 m Halbmesser in der Regel nicht verwendet werden; bei schwierigen Terrainverhältnissen wird ausnahmsweise die Verwendung von Bögen mit 80 m Halbmesser gestattet.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium erlassenen diesbezüglichen Vorschriften massgebend.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 150 m hat unter Zugrundelegung der Constante 3000 m zu erfolgen.

Die grösste durchschnittliche Steigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird für die als Adhäsionsbahnen auszuführenden Linien, wie folgt, festgesetzt:

a) In der Strecke Wiener-Neustadt—Willendorf der Linie Wiener-Neustadt—Puchberg mit 20 Permille;
b) in der Strecke Willendorf—Puchberg der Linie Wiener-Neustadt—Puchberg mit 40 Permille;
c) für die Zweiglinie Fischau—Wöllersdorf mit 18 Permille.

In den Bögen der Adhäsionsstrecken hat eine Ermässigung der durchschnittlichen Maximalneigung im Sinne der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Für die Zahnradbahn wird als maximale Neigung in den Geraden 250 Permille festgesetzt; dieselbe ist in den Bögen entsprechend zu ermässigen und darf in Curven mit 100 m Halbmesser und darunter nicht über 240 Permille betragen.

In den Adhäsionsstrecken sind die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

In der Zahnradbahn sind die Stationen und Haltestellen womöglich in Steigungen von unter 100 Permille zu situiren.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen der Adhäsionsstrecken, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

In der Zahnradbahn ist der Geleiseabstand derart zu bemessen, dass zwischen den Fahrbetriebsmitteln der sich begegnenden Züge ein Zwischenraum von mindestens 0·8 m verbleibt.

Der Unterbau der als Adhäsionsbahnen ausgeführten Bahnlinien hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m, der Unterbau der Zahnradbahn eine Kronenbreite von mindestens 3·5 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse bei den Adhäsionsstrecken mindestens 1·8 m und bei der Zahnradbahn mindestens 1·5 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Adhäsionsstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

Bei der Zahnradbahn ist in Krümmungen von 100 und weniger als 100 m Halbmesser die Bahnkrone entsprechend zu erbreitern.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens aller Linien eine Breite von mindestens 0·30 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·40 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Alle Unterbauobjecte der Zahnradbahn sind mit einer solchen Planumsbreite auszuführen, dass auf jeder Seite des passirenden Zuges eine benützbare Breite von mindestens 0·7 m verbleibt.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Adhäsionsstrecken können die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen mit der in lit. h, Absatz 1 des § 3 angeführten 20 percentigen Ermässigung zu Grunde gelegt werden.

In der Regel sind die Unterbauobjecte der Zahnradbahn gedeckt oder gewölbt herzustellen.

Die Ausführung offener, bis zur Bahnkrone reichender Unterbauobjecte in der Zahnradbahn unterliegt der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium, und sind sodann den Berechnungen für die Eisenconstructionen die vom Localbahnamte besonders einzuholenden Normen zu Grunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfelderiger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler verwendet werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten der Adhäsionsstrecken bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen; bei sonstigen Wasserläufen kann, insofern deren Hochwässer kein Treibeis, Holz etc. führen, dieser Abstand auf 0·5 m ermässigt werden.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m, und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

Die im Zuge der Linien Wiener-Neustadt—Puchberg und Fischau—Wöllersdorf vorkommenden Uebersetzungen der Hochquellenleitung sind im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien auszuführen.

7. Oberbau.

Der Oberbau der Adhäsionsbahnen ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach den Oberbausystemen XX und XXIV der k. k. Staatsbahnen, und zwar in den Strecken mit Neigungen bis einschliesslich 20 Permille mit Flussstahlschienen von 23 kg und in den Strecken mit grösseren Neigungen als 20 Permille mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

In theilweiser Abweichung von dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen wird für den Oberbau mit 26 kg schweren Schienen gestattet, Schwellen mit der Länge von 2·3 m, einer oberen Breite von 15 cm, einer unteren Breite von 22 cm und einer Höhe von 15 cm zu verwenden.

Für den Oberbau mit 23 kg schweren Schienen können die Schwellen eine untere Breite von 20 cm erhalten. Bei dem Oberbau mit Schienen von 23 kg Gewicht per laufendes Meter darf die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte nicht mehr als 72 cm, bei dem Oberbaue mit Schienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter nicht mehr als 88 cm betragen. Der Oberbau der Zahnradbahn ist nach dem Abt'schen Systeme, und zwar bis zu Steigungen von 80 Permille einlamellig, in grösseren Steigungen als 80 Permille mit zweilamelliger Zahnstange und mit eisernen Querschwellen auszuführen.

Die aus Flussstahl zu erzeugenden Laufschienen der Zahnradbahn müssen ein Gewicht von mindestens 21·8 kg per laufendes Meter erhalten.

Die Abmessungen und das Minimalgewicht der Zahnstange, sowie der Querschwellen, ferner die sonstige Detailconstruction des Zahnstangen-Oberbaues unterliegen der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

In Strecken mit Neigungen von 100 Permille und darüber ist dieser Oberbau in Abständen von mindestens 100 m entsprechend zu verankern.

Der Schotterkörper der Adhäsionsbahnen hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, jener der Zahnradbahn eine Breite von mindestens 2·4 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes der Adhäsions- und Zahnradbahn hat unterhalb der Schienenunterkante auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser und Wartehallen der Zahnradbahn auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug".

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium ergehenden Weisungen zu bemessen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Sämmtliche Bahnlinien sind mit einer Telegraphen-Sprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Concessionäre hergestellt werden sollte, haben sich dieselben rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die anlässlich der Einmündung der Bahnlinien in den Anschlussstationen Wiener-Neustadt und Wöllersdorf herzustellenden Signal- und Weichensicherungsanlagen sind in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der General-Direction der k. k. privilegirten Südbahn-Gesellschaft, bezw. der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen abzuschliessenden Vereinbarungen einzubeziehen.

Die Bahnen sind mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der hierüber im Bau- und Betriebsvertrage zu treffenden Bestimmungen, die Entscheidung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

I. Für die als Adhäsionsbahnen ausgeführten Bahnlinien:

5 Tenderlocomotiven mit je 3 gekuppelten Achsen;
10 vierachsige Personenwagen, hievon 3 mit Postcoupé;
36 Lastwagen verschiedener Gattungen.

II. Für die Zahnradbahn:

3 Zahnradlocomotiven nach System Abt;
2 Personenwagen für je mindestens 50 Personen;
2 Personenwagen für je mindestens 100 Personen;
2 Güterwagen.

Die Belastung einer Achse der Adhäsions-Locomotiven darf in voll ausgerüstetem Zustande 11 t, jene der Zahnradlocomotiven 8 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen und in beiden Richtungen Anschlüsse für die Dampfheizung und die durchgehende Bremsvorrichtung.

Die Personenwagen sind für Dampfheizung einzurichten und mit durchgehenden Bremsen, sowie mit Spindelbremsen zu versehen.

Sämmtliche Lastwagen sind mit den Rohrleitungen für die Dampfheizung und für die durchgehenden Bremsen zu versehen.

Ausserdem erhalten mindestens 50 Percent aller dem Adhäsionsverkehre dienenden Lastwagen Bremsvorrichtungen, welche vom Wagen aus bethätigt werden können, und sind letztere mit gedeckten und geschlossenen Bremssitzen auszuführen.

Sämmtliche Fahrbetriebsmittel der Zahnradbahn sind mit der Frictions- und Zahnradbremse auszurüsten.

Die Pläne für die Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben versehenen Skizzen der Fahrbetriebsmittel hat vor jener der Projectspläne für die Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahnen zu erfolgen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 und 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 30. September 1895.

Der Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Wittek m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Vorschriften über die Ausführung der Bahnnivellette, der Uebergangscurven und des Oberbaues bei Bahnen niederer Ordnung. (Localbahnen und Kleinbahnen.) Im Verlage des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium sind einheitliche „Vorschriften über die Ausführung der Bahnnivellette, der Uebergangscurven und des Oberbaues bei Bahnen niederer Ordnung (Localbahnen und Kleinbahnen)" erschienen und zum Preise von 20 kr. bei der Materialverwaltung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen zu erhalten. [H.-M.-Z. 19.600]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Auflassung einer Wegübersetzung und Herstellung eines Weges: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Auflassung der Wegübersetzung zwischen den Wächterposten Nr. 410/1 und 410/2, sowie für die Herstellung eines Weges bei km 112·3/4 für den 28. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Křikawa betraut. [G.-I.-Z. 19.845.]

— (Linie Chyrów—Stryj: Errichtung einer Haltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Personen-Haltestelle Felsztyn bei km 8·6 für den 28. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Anton Ritter v. Punicki betraut. [G.-I.-Z. 19.956.]

Südbahn-Gesellschaft. (Ausgestaltung der Central-Weichenstellanlagen mit Einrichtungen für den Fahrstrassenverschluss, bezw. mit Signalen in mehreren Stationen.) Das Project für die Ausgestaltung der Central-Weichenstellanlagen mit Einrichtungen für den Fahrstrassenverschluss, respective mit Signalen in den Stationen Matrei, Steinach, Brenner, Gossensass, Sterzing, Freienfeld, Grasstein, Waidbruck, Klausen, Atzwang, Blumau und in der Haltestelle Franzensfeste der Linie Kufstein—Ala; dann in den Stationen Niklasdorf, St. Peter-Freyenstein, Gmeingrube und Trofaiach der Linie Bruck a. d. M.—Leoben—Vordernberg; ferner in den Stationen Inzersdorf, Achau und Münchendorf der Linie Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt; sowie in den Stationen Nikolsdorf, Thal und Mittewald der Linie Marburg—Franzensfeste; dann in der Station Sternthal der Linie Budapest—Pragerhof wurde genehmigt. [26. September, Z. 56.230.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Umgestaltung einer Brückenfahrbahn.) Die Umgestaltung der Fahrbahn auf der Draubrücke in km 249·206 wurde genehmigt. [24. September, Z. 52.356.]

— (Brückenreconstruction.) Die Reconstruction der km 106·485 gelegenen hölzernen Ueberfahrtsbrücke im Zuge der Eberndorferstrasse wurde genehmigt. [24. September, Z. 55.920.]

Projectirte Localbahn Kuttenthal — Unter-Četno. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn vorgelegten generellen Projectes, betreffend die Umgestaltung der bestehenden, von der Zuckerfabriks-Actiengesellschaft in Unter-Četno käuflich erworbenen normalspurigen Schleppbahn von der Station Kuttenthal nach Unter-Četno in eine öffentliche Localbahn die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 30. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hoffmann betraut. [H.-M.-Z. 60.342.]

Localbahn Čerčan-Modřan-Dobřiš (Theilstrecke Eule—Dawle). (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich der von Wenzel Marek in Konopišt vorgelegten Projecte für die Theilstrecke von Eule bis Dawle, d. i. von km 17·7 bis km 33·3 der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobřiš, nebst der im Zuge obiger Strecke in Aussicht genommenen Variante im Gebiete der Stadt Eule km 16·3—21·2, die politische Begehung, Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 5. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Carl Loula betraut. [H.-M.-Z. 60.434.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Befugnisse der Haltestelle Střitesch.) Vom 21. October angefangen ist die an der Localbahn Krasna-Rožnau zwischen der Station Zaschau und der Haltestelle Zubři gelegene Personen-Haltestelle Střitesch zur Halte- und Ladestelle erweitert worden, und können von dem bezeichneten Tage angefangen dortselbst solche Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen, welche tarifmässig in offenen Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen, aufgeliefert, bezw. bezogen werden.

Ausserdem können in dieser Halte- und Ladestelle auch Getreidetransporte in ganzen Wagenladungen zur Auf-, bezw. zur Abgabe gebracht werden.

Von der Auf- und Abgabe in Střitesch sind ausgeschlossen:

1. Explosive Gegenstände;
2. Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen;
3. Güter, deren Gewicht 750 kg per Collo übersteigt;
4. lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen etc.) erforderlich sind.

Das Ablegen und Aufladen, sowie das Abladen und Auflegen der in der Halte- und Ladestelle Střitesch zur Auf-, bezw. zur Abgabe gelangenden Sendungen haben die Parteien mit ihren Arbeitskräften und auf ihre Kosten innerhalb der im Tarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen Fristen zu besorgen.

Frachtsendungen, welche in der Halte- und Ladestelle Střitesch zur Aufgabe gelangen, werden nur unfrankirt und ohne Nachnahme, Güter, welche nach Střitesch bestimmt sind, nur frankirt und ohne Nachnahme zum Transporte angenommen.

In der Halte- und Ladestelle Střitesch ist ein Magazin zur Einlagerung von Getreide nicht vorhanden; solche Sendungen dürfen daher nur nach Massgabe der vorhandenen Wagen, welche von den Parteien vorher zu bestellen sind, zugeführt werden.

Ebenso müssen Getreidesendungen, welche in der Halte- und Ladestelle Střitesch zur Abgabe gelangen, innerhalb der im Tarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgeschriebenen Frist ausgeladen und von den Empfängern sofort abgeführt werden, da eine Ablagerung von Getreide bis zum Bezuge in Střitesch nicht statthaft ist.

Die für den Verkehr von und nach der Halte- und Ladestelle Střitesch bestehenden besonderen Bestimmungen und Gebührensätze sind aus dem für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarife sammt Nachträgen zu entnehmen. [Z. 61.763.]

— (Auflassung der optischen Signalisirung in der Strecke Wilhelmschacht—Salm der Mährisch-Ostrauer Montanbahn.) Am 1. September wurde die optische Signalisirung mittelst Korbballons und der grossen Wächter-Signallaternen in der zweigeleisigen Theilstrecke Wilhelmschacht—Salm der Mähr.-Ostrauer Montanbahn, nach vorher bewirkter Aufstellung von zwei Klappscheiben-Distanzsignalen in km 6·876 der genannten Strecke zur Deckung der Station Salm (in der Richtung gegen Mähr.-Ostrau), aufgelassen. Auf der Hauptstrecke Mähr.-Ostrau—Dombrau der Mähr.-Ostrauer Montanbahn ist nunmehr nur noch ein Wächter postirt, welcher optische Fahrsignale zu geben hat. [G.-I.-Z. 17.151.)

— (Eröffnung der Stationen Pohrlitz und Seelowitz-Stadt für die telegraphische Staats- und Privatcorrespondenz.) Mit 1. October wurden die Stationen Pohrlitz und Seelowitz-Stadt für den Staats- und Privat-Telegraphenverkehr mit beschränktem Tagdienste eröffnet. In die Morsé-Linie Branowitz—Pohrlitz wurde das k. k. Staats-Telegraphenamt Branowitz (Rufzeichen B, — . . .) und in die Morsé-Linie Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz-Stadt das k. k. Staats-Telegraphenamt Seelowitz (Rufzeichen S, . . .) je als Mittelstation zum Zwecke der Controle und der Vermittlung des Staats- und Privattelegramm-Verkehres eingeschaltet. [G.-I.-Z. 19.325.]

Zusammenstellung

der im Monate September 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	2359	20.212	6.198	28.769	182	814	25	1.021	3·5	621	10	765	.	.	.	.	3	1	13
Nordöstliche Linien	240	3.711	4.235	8.186	.	64	22	86	1·0	52	8	67	.	.	.	.	.	.	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	249	.	249	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	611	300	971	8	8	10	26	2·6	28	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	70	528	312	910	.	44	7	51	5·6	50	10	45	.	.	.	.	.	.	18
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.044	870	2.094	9	72	11	92	4·3	151	33	233	.	7	1	.	.	.	8
Buschtěhrader Eisenbahn	270	496	1.835	2.601	9	28	10	47	1·8	51	15	59	.	.	.	.	1	.	10
Eisenbahn Wien-Aspang	.	345	760	1.105	.	19	.	19	1·7	8	.	10	1	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	225	435	.	8	2	10	2·2	10	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	546	4.587	3.640	8.773	47	114	7	168	1·9	159	21	64	2	.	1	.	.	.	25
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	60	480	.	540	1	3	.	4	0·7	1	.	3	.	.	.	.	4	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	184	60	244	.	3	.	3	1·2	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	360	4.774	480	5.614	24	42	.	66	1·1	91	2	18	.	.	.	.	.	.	6
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	625	5.370	3.240	9.235	74	218	94	386	4·1	310	3	308	.	3	.	.	4	3	11
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	258	40	298	.	6	.	6	2·0	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	710	7.546	660	8.916	79	119	6	204	2·2	163	9	165	.	.	.	.	.	2	39
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.449	210	1.659	.	4	.	4	0·2	5	.	1	.	.	.	.	.	.	4
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	10	240	270	520	1	1	9	11	2·1	1	.	11	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	25	1.786	.	1.811	.	2	.	2	0·1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5515	54.080	23.335	82.930	434	1569	203	2206	.	1712	111	1757	3	10	2	.	12	6	134

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·1 „
3. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·2 „
4. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·7 „
5. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 1·0 „
6. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 1·1 „
7. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 1·2 „
8. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 1·7 „
9. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 1·8 „
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 1·9 „
11. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 2·0 pCt.
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 2·1 „
13. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 2·2 „
14. Südbahn-Gesellschaft . . . . 2·2 „
15. Istrianer Staatsbahn . . . . 2·6 „
16. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 3·5 „
17. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 4·1 „
18. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 4·3 „
19. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 5·6 „

Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn sind circa 50 Percent der Verspätungen darauf zurückzuführen, dass die sächsischen Züge wegen des Umbaues des Dresdener Bahnhofes in der Station Bodenbach mit namhaften Verspätungen anlangten, welche sich auf die Züge der genannten Bahn fortpflanzten.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Gestattung der ausnahmsweisen Beförderung eines Zuckerfabriksdirectors mit den Zügen der Schleppbahn Kuttenthal—Četno.) Die k. k. General-Inspection hat der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft im Namen des Handelsministeriums die Bewilligung ertheilt, bis auf Widerruf zu gestatten, dass der Zuckerfabriksdirector Carl Kubeš die Züge der Schleppbahn Kuttenthal—Četno ausnahmsweise, und zwar dann für Einzelfahrten benützen könne, wenn sich bei dem betreffenden Zuge ein Hüttelwagen befindet und der genannte Herr bei dem dort manipulirenden Zugbegleiter Platz nimmt. Hiebei sind selbstverständlich alle Vorsichtsmassregeln anzuwenden, und es ist für solche Fahrten eine Gebühr nicht zu beanspruchen. [G.-I.-Z. 19.075.]

Localbahn Nakři-Netolitz. (Betriebsconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 21. October durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Nakři-Netolitz wurde der Betriebsconsens ab 26. October ex commissione ertheilt. [H.-M.-Z. 62.092.]

Localbahn Pohrlitz - Branowitz. (Schleppgeleise zur gräflich Herberstein'schen Zuckerfabrik: Betriebsconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 4. October vorgenommenen commissionellen Erhebung, betreffend die im Hofraume der gräflich Herberstein'schen Zuckerfabrik in Pohrlitz hergestellten, zur Localbahn Pohrlitz-Branowitz führenden Geleiseanlagen wurde der Benützungs-, bezw. Betriebsconsens von der k. k. Statthaltcrei in Brünn ertheilt. [H.-M.-Z. 60.747.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. August die 37·94 km lange Bahnstrecke Callies-Arnswalde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Callies (bestehende Station), Denzig (Haltepunkt 3·73 km), Neuwedell (Bahnhof 10·74 km), Cölpin (Haltestelle 19·82 km), Zühlsdorf (Haltestelle 23·17 km), Wardin (Haltestelle 29·72 km), Carlsburg (Haltepunkt 34·64 km) und Arnswalde (bestehende Station 37·94 km); die Bahnhöfe und Haltestellen dienen dem Gesammtverkehre, die Haltepunkte dagegen nur dem Personenverkehre; ferner die Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Bettenhausen und dem Fuldahafen in Cassel (Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel) für den öffentlichen Verkehr; die Abfertigung der Güter erfolgt durch die Station Bettenhausen unter Zugrundelegung der für letztere bestehenden Tarife zuzüglich einer Ueberführungsgebühr von 1·50 Mk. für jeden auch nur theilweise beladenen Wagen; ausserdem wird für die Zustellung von Wagen nach anderen als den zur Ent- oder Beladung Seitens der Eisenbahn allgemein bestimmten Geleisen die tarifmässige Gebühr von 50 Pfg. für jeden Wagen erhoben; ferner am 11. August die 22·5 km lange Strecke Zülpich Stadt—Arloff der Euskirchener Kreisbahnen mit den Stationen und Entfernungen ab Mühlheim: Zülpich Stadt (8·5 km), Hoven (9·1 km), Merzenich (9·9 km, nur für den Güterverkehr in Wagenladungen), Floren (11 km), Linzenich (11·9 km), Schwerfen (14·2 km), Gelm (16·4 km), Commern (17·6 km), Firmenich-Oberg (20·9 km), Satzwey (23 km), Antweiler (25·9 km), Calvar (28·5 km) und Arloff (29·7 km) für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Güter- und Viehverkehr; die Euskirchener Kreisbahnen sind für Rechnung und als Eigenthum des Communalverbandes des Kreises Euskirchen durch die Firma Lenz & Cie. zu Stettin erbaut und unterstehen den Bestimmungen des Gesetzes über Kleinbahnen; aufsichtsführende Behörde ist die kgl. Eisenbahn-Direction Köln; die Leitung des Betriebes erfolgt durch die Kölnische Betriebsabtheilung der Gesellschaft Lenz & Cie. zu Stettin in Köln.

b) In Bayern: Am 1. August die 22·04 km lange Localbahn Cham-Waldmünchen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Cham (bestehende Station), Katzbach (Halteplalz (2·04 km), Willmering (Halteplatz 4·53 km) Waffenbrunn (Haltestelle 6·56 km), Balbersdorf (Haltestelle 10 km), Geigant (Haltestelle 13·94 km), Zillendorf (Haltestelle 16·68 km) und Waldmünchen (Station 22·04 km); für Güterabfertigung sind die Haltestelle Zillendorf und die Endstation Waldmünchen eingerichtet, während alle übrigen Verkehrsstellen nur dem Personenverkehre dienen; doch können auch daselbst während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; der kleinste Bogenhalbmesser der Localbahn Cham-Waldmünchen beträgt 200 m, weshalb nur Wagen mit höchstens 4·5 m festem Radstande auf derselben verkehren können; ebenso können Wagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast per Achse auf diese Localbahn nicht übergehen; ferner am 17. August die 13·18 km lange Localbahn Traunstein—Ruhpolding der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen provisorisch für den Personen- und Wagenladungsverkehr; Stückgüter sind zunächst von der Beförderung ausgeschlossen; an dieser Localbahn liegen die Halteplätze Haslach (ab Traunstein 1·55 km) und Traundorf (3·70 km), die Haltestellen Siegsdorf (5·56 km) und Eisenärzt (8·89 km), sowie die Station Ruhpolding (13·18 km); der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 180 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4·5 m festem Radstande verkehren können; ebenso können Wagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse nicht übergehen; für Güterabfertigung sind die Haltestellen Siegsdorf und Eisenärzt eingerichtet, während die Halteplätze Haslach und Traundorf nur dem Personenverkehre dienen; doch können auch an diesen Halteplätzen während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäcksabfertigung im Localverkehre erfolgt in der Anschlussstation Traunstein an den dortigen Schaltern, in den übrigen Verkehrsstellen am oder im Zuge durch den Conducteur; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Ruhpolding und ist dem kgl. Oberbahnamte Rosenheim unterstellt.

c) In Baden: Am 18. August die 17·518 km lange Strecke Stahringen-Ueberlingen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Stahringen (bestehende Station der Strecke Radolfzell—Sigmaringen), Espasingen (5·404 km), Ludwigshafen a. S. (8·496 km), Sipplingen (12·565 km), Süssenmühle (14·701 km) und Ueberlingen (17·518 km); die Station Süssenmühle dient dem Personenverkehre, die übrigen Stationen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet.

d) In Sachsen: Am 1. August die 15·52 km lange Nebenbahn Löbau-Weissenberg i. S. der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Löbau (bestehende Station), Kittlitz i. S. (Haltestelle 4·21 km), Klein-Radmeritz (Haltestelle 7·32 km), Glossen bei Löbau (Haltepunkt 8·60 km), Lautitz (Haltestelle 11·18 km), Maltitz (Haltepunkt 13·31 km) und Weissenberg i. S. (Bahnhof 15·52 km); der Bahnhof Weissenberg i. S. ist für den Gesammtverkehr, die Haltestellen sind für den Personen- und beschränkten Güterverkehr, die Haltepunkte für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate August.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates August folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1 August der Haltepunkt Röhlinghausen zwischen den Stationen Wanne und Hordel-Eickel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Mornshausen zwischen der Haltestelle Lohra und der Station Gladenbach im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Personenverkehr; die Station Silberhütte an der Strecke Langelsheim—Clausthal—Zellerfeld im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche bisher nur für den Stück- und Wagenladungsgüterverkehr der fiscalischen Werke eingerichtet war, auch für den öffentlichen Güterverkehr; es findet daher von und nach dieser Station Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgütern, sowie von Wagenladungsgütern für den öffentlichen Verkehr statt; die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Veddin zwischen den Stationen Stolp und Schlönwitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Danzig für den Personen- und Gepäcksverkehr; ferner die Station Dopiewo zwischen den Stationen Otusch und Dombrowka im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen für die Abfertigung von Stückgut; am 5. August der Haltepunkt Falkenhorst zwischen den Stationen Luianno und Driczmin im Bezirke der kgl. Eisen-

bahn-Direction zu Danzig für den Personen- und Gepäcksverkehr.

b) In Wüttemberg: Am 14. August der Haltepunkt Walheim zwischen den Stationen Besigheim und Kirchheim a/N. der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck in beschränktem Umfange; ferner der Haltepunkt Klingenberg zwischen den Stationen Nordheim und Heilbronn der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr.

c) In Hessen: Am 18. August die Haltestelle Sandhofen an der Strecke Frankfurt a/M.—Mannheim der Hessischen Ludwigbahn für den Personenverkehr.

d) In Bayern: Am 16. August die Haltestelle Dürrenzimmern an der Strecke Nördlingen—Gunzenhausen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den vollständigen Güterverkehr; ferner am 25. August die Haltestelle Hörbering zwischen den Stationen Neumark a. Rott und Massing der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, für den beschränkten Güterverkehr (Abfertigung von Wagenladungen).

e) In Sachsen-Meiningen: Am 15. August der Haltepunkt Reurieth zwischen den Stationen Themar und Hildburghausen der Werrabahn für den Personen- und Gepäckverkehr.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 3. September mit 65 Passagieren und 770·286 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 2115 Stück Hölzern verschiedener Gattungen von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 80 Colli Zucker, 23 Colli Esswaaren, 60 Colli Bier, 2 Colli Mützen, 100 Colli Kaffee, 15 Stück Träme, 500 Stück Staffeln, 1500 Stück Halbstaffeln; nach Samarang 100 Colli Erdwachs; nach Bagdad 2 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Zucker, 1 Collo Leder; nach Soerabaya 15 Colli Erdwachs, 4 Colli Baumwollwaaren; nach Padang 5 Colli Papier; nach Gedda 18 Colli Esswaaren; nach Suez 5 Colli Spiritus, 10 Colli Esswaaren, 17 Colli Holzwaaren, 73 Colli Zucker; nach Aden 8 Colli Metallwaaren, 85 Colli Zucker, 6 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Esswaaren; nach Massaua 17 Colli Oel; nach Hodeidah 25 Colli Zündhölzchen; nach Zanzibar 165 Colli Mehl, 25 Colli Spirituosen; nach Kurrachee 13 Colli Metallwaaren, 4 Colli Musikinstrumente, 5 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Glasperlen; nach Bombay 64 Colli Garn, 88 Colli Baumwollwaaren, 227 Colli Manufacturwaaren, 264 Colli Metallwaaren, 270 Colli Glaswaaren, 15 Colli Spielwaaren, 25 Colli Seife, 33 Colli Lampen, 122 Colli Glasperlen, 21 Colli Mützen, 450 Colli Erdäpfel, 2 Colli chirurgische Instrumente, 30 Colli Knöpfe, 11 Colli Holzwaaren, 12 Colli Thonwaaren, 4 Colli Kölnerwasser, 125 Colli Quecksilber, 8 Colli Musikinstrumente, 30 Colli Esswaaren, 453 Colli Farben, 872 Colli Papier, 32 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Schuhwaaren, 20 Colli Spielkarten; nach Bagdad 3 Colli Bücher, 8 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah 23 Colli Papier, 3 Colli Farben, 3 Colli Mützen, 18 Colli Baumwollwaaren, 26 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Porzellanwaaren, 50 Colli Zucker, 11 Colli Glasperlen; nach Bushire 1 Collo Manufacturwaaren; nach Calicut 5 Colli Manufacturwaaren; nach Mangalore 24 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Droguen; nach Cananore 6 Colli Kurzwaaren; nach Colombo 5 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 8 Colli Knöpfe, 6 Colli Manufacturwaaren; nach Rangoon 2 Colli Manufacturwaaren, 118 Colli Metallwaaren, 8 Colli Knöpfe, 10 Colli Glasperlen, 14 Colli Baumwollwaaren; nach Calcutta 266 Colli Manufacturwaaren, 228 Colli Baumwollwaaren, 45 Colli Garn, 66 Colli Naphthalin, 1 Collo chirurgische Instrumente, 12 Colli Seife, 11 Colli Spielkarten, 107 Colli Metallwaaren, 9 Colli Knöpfe, 7 Colli Holzwaaren, 32 Colli Kurzwaaren, 201 Colli Glasperlen, 100 Colli Quecksilber, 30 Colli Spielkarten, 242 Colli Papier, 7 Colli Esswaaren, 11 Colli Farben; nach Mulmein 2 Colli Garn; nach Madras 26 Colli Papier, 20 Colli Garn, 19 Colli Metallwaaren, 4 Colli Kurzwaaren; nach Penang 15 Colli Manufacturwaaren, 16 Colli Papier, 25 Colli Garn, 23 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 35 Colli Papier, 5 Colli Mützen, 10 Colli Garn, 55 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Bier, 5 Colli Metallwaaren, 16 Colli Glaswaaren; nach Soerabaya 8 Colli Papier, 10 Colli Garne, 4 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Glasperlen; nach Batavia 3 Colli Lederwaaren. 69 Colli Garne, 5 Colli Papier; nach Samarang 14 Colli Papier, 15 Colli Bier, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Bangkok 24 Colli Garne, 3 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Gemälde; nach Macassar 5 Colli Papier; nach Cheribon 15 Colli Garne; nach Padang 5 Colli Baumwollwaaren; nach Deli 5 Colli Lampen; nach Hongkong 3 Colli Metallwaaren; nach Manila 39 Colli Garne, 4 Colli Metallwaaren, 14 Colli Glasperlen; nach Kobe 23 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Kurzwaaren; nach Yokohama 11 Colli Farben und 20 Colli Spirituosen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 721.240 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 1·449 km lange Strecke Woronienka—Landesgrenze der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, welche am 15. August dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, sowie die am 14. September dem öffentlichen Verkehr übergebene 145·080 km lange Strecke Baja—Zombor—Ujvidék der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines sind nunmehr auch die Bestimmungen unter B des II. Nachtrages zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement allseitig eingeführt worden.

— (Verzeichniss der einfachen [normalen] Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen vom 1. Mai.) Zu dem vorbenannten Verzeichniss ist der Nachtrag I erschienen und an die betheiligten Verwaltungen zur Vertheilung gelangt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCVIII. Stückes.) Das am 23. October herausgegebene CXCVIII. Stück enthält unter

Nr. 1518: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 19. October 1895, Z. 17.911, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann i. P. und den Gerichtsbezirken Taxenbach und Mittersill im Herzogthume Salzburg nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CXCIX. Stückes.) Das am 24. October herausgegebene CXCIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1519: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 18. October 1895, Z. 17.640, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus den rumänischen Districten Botosani und Prahova in und durch die Bukowina.

Nr. 1520: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 19. October 1895, Z. 14.012, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann im Pongau, sowie aus den Gerichtsbezirken Taxenbach und Mittersill in Salzburg nach Krain.

Nr. 1521: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 17. October 1895, Z. 38.761, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Mähren.

Nr. 1522: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. October 1895, Z. 101.007, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus mehreren Bezirken in Galizien wegen Maul- und Klauenseuche.

Nr. 1523: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. October 1895, Z. 98.920, wonach das Verbot der Einfuhr von Handelsschweinen (Futterschweinen) nach Niederösterreich auf den politischen Bezirk Brzesko in Galizien ausgedehnt wird.

Nr. 1524: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 18. October 1895, Z. 20.880, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann i. P., sowie aus den Gerichtsbezirken Taxenbach und Mittersill in Salzburg in das Küstenland·

Nr. 1525: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 22. October 1895, Z. 19.953, betreffend die Sperre des Viehmarktes in Krakau.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów, bezw. vom 1. December 1895 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2 (Neuauflage vom 1. Jänner 1895), der Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Tarif und Kilometerzeiger für die Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów;

II. Eröffnung der Station Rogózno für den Gesammtverkehr und

III. Schliessung der Station Strigoja für den Wagenladungsverkehr mit 1. December 1895.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 22. October 1895. [824]

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Berichtigung des Nachtrages X.

Die im Verordnungs-Blatte vom 3. October 1895, Nr. 116, auf Seite 1733 unter 738 enthaltene Kundmachung findet insoferne eine Berichtigung, als die angekündigte Erhöhung der Frachtsätze nicht am 15. November, sondern am 1. December 1895 in Kraft tritt.

Wien, am 23. October 1895. [825]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung des Lieferfristzuschlages rücksichtlich der Station Bozen-Gries.

Es wird hiemit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die rücksichtlich der Station Bozen-Gries mit der Kundmachung vom 7. October 1895 verlautbarte Massregel der Anrechnung eines Lieferfristzuschlages von fünf Tagen mit heutigem Tage ausser Kraft tritt.

Wien, am 21. October 1895. [826]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Ausgabe des Nachtrages VII und eines Ergänzungs-Berichtigungsblattes zum Verbandtarife vom 1. December 1888.

Mit 1. November 1895 tritt der Nachtrag VII zum obbezeichneten Tarife und gleichzeitig ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zu letzterem in Wirksamkeit.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Waarenclassification, Aenderungen und Ergänzungen der Tarife, sowie Anstosstaxen für die neu einbezogene Verbandstation Monfalcone; das Ergänzungs- und Berichtigungsblatt enthält Aenderungen und Ergänzungen des Nachtrages II, sowie Berichtigungen des Nachtrages VII.

Exemplare des Nachtrages und Berichtigungsblattes können bei der Station Wien Südbahnhof (Casse V) zum Preise von 15 Kreuzer bezogen werden.

Wien, am 25. October 1895. [827]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Anhang zu Theil II, Heft 3.

Mit 1. November 1895 tritt zum Anhang zu dem vom 1. November 1893 giltigen Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, der Nachtrag III in Kraft.

Durch diesen Nachtrag wird die in der Nr. 122 dieses Blattes vom 17. October 1895 unter fortlaufender Nr. 790 kundgemachte Verfügung der Nichtanwendung der Coursunterschiedsbeträge ab 1. November 1895 tarifmässig durchgeführt.

Einzelne Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 3 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 23. October 1895. [828]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Der für den 1. October angekündigte neue Transittarif für Getreide und Baumwolle ab Frankfurt, Mannheim, Ludwigshafen u. s. w. nach der Ostschweiz tritt voraussichtlich erst am 1. November in Kraft. Der seitherige Transittarif bleibt bis dahin bestehen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Neuer Personentarif.) Mit dem 1. October wurde der Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif Theil II, Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt vom 1. April 1894 nebst Nachtrag I vom 1. April 1895 aufgehoben. Ferner wurde zum gleichen Termine der Personen- und Gepäckstarif Theil II, Besondere Bestimmungen nebst Tarifsätzen für den Local- und directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Saal-, Weimar-Geraer, Werra- etc. Eisenbahn vom 1. April 1889 hinsichtlich der in diesem Tarife, sowie in den Nachträgen enthaltenen Besonderen Bestimmungen für den Verkehr zwischen den Stationen der Saal-, Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn und für den directen Verkehr zwischen Stationen dieser Bahnen und solchen der übrigen Preussischen Staatsbahnen ausser Kraft gesetzt.

An Stelle derselben ist mit dem 1. October für den ganzen Umfang des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, einschliesslich der Werra-, Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn, ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif Theil II in Kraft getreten, enthaltend Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen.

In den Fahrpreisen und Gepäcksfrachtsätzen für den Local- und directen Verkehr der Werra-, Saal- und Weimar-Geraer Bahn unter sich und für den Verkehr zwischen Stationen dieser Bahnen und Stationen der Preussischen Staatsbahnen treten Aenderungen bis auf Weiteres nicht ein.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I^2 genehmigt worden.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Für die in der nachstehenden Zusammenstellung näher bezeichneten Ausstellungsgegenstände wird eine Frachtbegünstigung in der Weise gewährt, dass nur für die Hinbeförderung die volle tarifmässige Fracht berechnet wird, die Rückbeförderung an die Versandtstation und den Aussteller aber innerhalb der angegebenen Zeit frachtfrei erfolgt, wenn durch Vorlage des ursprünglichen Frachtbriefes oder des Duplicat-Beförderungsscheines für den Hinweg, sowie durch eine Bescheinigung der dazu ermächtigten Stelle nachgewiesen wird, dass die Gegenstände ausgestellt gewesen und unverkauft geblieben sind.

In den ursprünglichen Frachtbriefen, bezw. Duplicat-Beförderungsscheinen für die Hinsendung ist ausdrücklich zu vermerken, dass die mit denselben aufgegebenen Sendungen durchwegs aus Ausstellungsgut bestehen.

— (Neuer Personen- und Gepäckstarif.) Mit Giltigkeit vom 1. October ist ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen, in Kraft getreten. Durch den neuen Tarif wird der Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, für den Verkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau vom 1. April 1894, nebst Nachtrag I vom 1. April 1895 für den diesseitigen Bezirk ausser Kraft gesetzt. Die in den neuen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Kattowitz.

Art der Ausstellung	Ort	Zeit	Die Frachtbegünstigung wird gewährt für	auf den Strecken der	Zur Ausfertigung der Bescheinigung sind ermächtigt	Die Rückbeförderung muss erfolgen
Ausstellung von Geflügel, Obst, Gemüse u. Bienenerzeugnissen	Elbing	2. bis 4. November 1895	Ausstellungsgegenstände	sämmtlichen Preuss. Staatsbahnen	Ausstellungs-Commission	14 Tage nach Schluss der Ausstellung

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Nachträge XVIII und XVII zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes.) Am 1. October traten die Nachträge XVIII und XVII zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes in Kraft. Durch diese Nachträge werden die sächsischen Stationen Grünthal, Harthau i. Erzgeb., Jahnsdorf i. Erzgeb., Neuhausen i. Sachsen, Neukirchen i. Erzgeb. und Weissenberg in Sachsen in den directen Verkehr einbezogen. Ausserdem enthält der Nachtrag XVIII zum Heft 1 einen Ausnahmetarif für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer; Hülsenfrüchte; Raps- und Rübsaat; Malz; Mühlenerzeugnisse und Kaffee-Ersatzmittel, aus Getreide oder Mühlenerzeugnissen hergestellte, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, und der Nachtrag XVII zum Heft 2 veränderte und neue Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Globig, Pretzsch, Schmiedeberg (Bad), Söllichau und Trebitz-Elbe des Eisenbahn-Directionsbezirkes Halle (vormals Erfurt).

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten.

Hamburg - Mecklenburgischer Eisenbahnverband und Localverkehr der grossh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn. (Ausnahmetarif für Weizen etc.) Mit Giltigkeit vom 1. October ist im Verkehre nach den Seehafenstationen Hamburg L.B., Lübeck, Rostock F.F., Rostock Hafen, Warnemünde und Wismar ein Ausnahmetarif für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchte, Raps und Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnisse und Kaffeeersatzmittel, aus Getreide oder Mühlenerzeugnissen hergestellte, in Wagenladungen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien zur Einführung gekommen.

Ueber die Anwendungsbedingungen und die Frachtsätze des Ausnahmetarifes ertheilen die Stationen Auskunft.

Preussischer Gruppen-Wechseltarif für den Ostdeutsch-Mitteldeutschen Güterverkehr. (Directe Frachtsätze für gewisse Stationen.) Am 1. October sind für die an der Schlussstrecke Düben—Pretzsch des Directionsbezirkes Halle gelegenen Stationen Bad-Schmiedeberg und Söllichau, am 20. October für die an der Strecke Ratibor—Troppau des Directionsbezirkes Kattowitz gelegenen Stationen Studzienna, Kranowitz, Kuchelna, Bolatitz und Deutsch-Krawarn, und am 1. October für die an der Strecke Bromberg—Znin des Directionsbezirkes Bromberg gelegenen Stationen Jesuitersee, Rinarschewo, Schubin, Wonosch und Jaroschewo directe Frachtsätze in dem obenbezeichneten Verkehr in Kraft getreten.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer Verkehr. Die Station Oberhausen bei Augburg der Bayerischen Staatsbahn wurde mit Wirkung vom 1. October in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Brennholz aufgenommen. Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung von Stationen,) Mit dem noch später bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Pretzsch—Düben (Directionsbezirk Halle a. S.) werden die Stationen Bad-Schmiedeberg und Söllichau in den Verkehr einbezogen. Ferner wird die Station Zellendorf (zwischen Oehna und Wendisch-Linda an der Strecke Jüterbog — Falkenberg) mit dem Tage der Eröffnung für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern als Verbandsstation aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Halle a. S.

Güterverkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. Am 10. October wurde die Station Penzig in den Ausnahmetarif 7 für zum Hochofenbetrieb bestimmte Eisenerze etc. des Gütertarifes für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen als Versandtstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen, Verkehrs- und Auskunftsbureaux Auskunft.

Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Jänner 1892. Mit 1. October wurde die Station Meiderich in die Classe 8 (Hafer etc.), die Station Emsdetten in die Classe 12 (rohe Baumwolle) des obenbezeichneten Tarifes aufgenommen.

Ferner werden die Frachtsätze der Classe 8 desselben zwischen den Emshafenstationen einerseits und Duisburg, Hochfeld B.M.. Hochfeld Rh. und Ruhrort Hafen andererseits mit dem 15. November um je 0·01 Mk. für 100 kg erhöht.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. (Nachtrag I.) Am 1. October erschien zum Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarife (Gruppe II/III) ein Nachtrag I. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen:

1. Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecken Striegau—Maltsch, Goldberg—Schönau a. Katzbach, Ratibor—Troppau und Lissa i. P.—Luschwitz — für letztere beiden erst vom Tage der Betriebseröffnung giltig — ferner für die Stationen Dauer, Worrwitz und Wulkow des Directionsbezirkes Stettin, für Karzec (Bez. Posen) und Rückenwaldau (Bez. Breslau);
2. einzelne, nachträglich in den Tarif übernommene, bereits früher eingeführte Ausnahmefrachtsätze;
3. den von der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg besonders bekannt gemachten Ausnahmetarif für Getreide etc. zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern;
4. Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Verkaufsstellen des Tarifes zum Preise von 0·30 Mk. zu haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1689	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle und Coaks	Sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrauer Revieres, M.-Ostrau, Hruschau, Szczakowa und Trzebinia	Wien St.E.G. (via Wien Nordbahnhof-Wiener Verbindungsbahn)	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif vom 1. Juni 1893	Verschieden		3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	Für Kohle und Coaks von Dombrau und Karwin hat dieses Zugeständniss keine Giltigkeit; diese Sendungen können jedoch in das Minimalquantum von 5000 Tonnen einbezogen werden. Bei eventueller Aenderung der Tarife wird auch eine entsprechende Modification des Zugeständnisses vorbehalten
1690	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Alteisen	Diversen Stationen	Segen-Gottes	Die Sendungen müssen in Wagenladungen zur Ab-, resp. Aufgabe gelangen. Verwiegung auf der Geleisewaage	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Waaggebühr in Segen-Gottes pro Waggon in Kreuzern: 60	40	20	Im Kartirungswege		
			Eisenschlacke	Segen-Gottes	Diversen Stationen									
1691	Südbahn-Gesellschaft		Kohlensäure, flüssige, in Stahlcylindern	Maria-Rast	Wien Matzleinsdorf	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief, in welchem Falle das Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane zu erfolgen hat	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	a) 280 b) 220	200 170	80 50	Im Kartirungswege		
									Heller					
1692	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kreidesteine	Lajta-Ujfalu	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen ist durch die Partei auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Westungar.-Niederösterr. Eisenbahnverband, giltig vom 1. December 1893	38	24	14	Im Kartirungswege		
					Wien E.W.A.				38	24	14			
					Wien St.E.G.				38	24	14			
									Heller incl. ungar. Steuer					

Der im Theil II, Heft 2, „Ermässigte Frachtsätze" des Westungarisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverbandes, unter Post-Nr. 10 für Steine der Pos. 8 — 57 des Tarifes Theil I ab Kismárton-Száraszvám nach Wien Matzleinsdorf, Wien E.W.A. und Wien St.E.G. enthaltene Frachtsatz von 30 Heller pro 100 kg wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, rücksichtlich des Artikels Kreidesteine **schon bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen** zur Berechnung gebracht.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1693	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	Graz S. B.	Ternitz	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 20000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen. Sendungen müssen von Stationen der Graz-Köflacher Bahn proveniren	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif, resp. Anhang zu demselben	52 Heller	50 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1694	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erz und Kalk	Vordernberg	Trofaiach (und vice versa)	**Bei Expedition per Bahn eines Minimalquantums von 10000 Tonnen unter Zulässigkeit der Achsverfrachtung eines jährlichen Maximalquantums von 300 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat in allen Fällen durch die Partei, und zwar innerhalb der im Tarife normirten Frist, veranlasst zu werden, widrigenfalls das in demselben vorgesehene Wagenstandgeld zur Einhebung gelangt	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	kr. 7	kr. 6	kr. 1	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, sowie ausserdem bei den in Trofaiach aufgegebenen Gütern gegen die auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, bezw. bei den in Trofaiach zur Abgabe gelangenden Sendungen gegen die auf schliessende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Erz	Leoben loco und transit	Trofaiach				7·4	5	2·4			
			Roheisen	Trofaiach	Donawitz				7	6	1			
					Leoben				7·4	7	0·4			
1695	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Eisenerze	Mitterdorf	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreff des Auf- und Abladens sind die einschlägigen Bestimmungen der bezüglichen Localtarife massgebend	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	15 kr. ö. W. Noten = 30 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1696	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Coaks	Leoben S.B.	Vordernberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	kr. 11	kr. 10	kr. 1	Im Kartirungswege		
			Leere, retourgehende Kohlensäcke	Vordernberg	Leoben S.B.	In jedem Gewichte. Auf- und Abladen durch Partei			15	8	7			
			Mauer- und Dachziegel, dann Weisskalk	Leoben S.B.	Trofaiach	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist zu besorgen			7·4	5	2·4			
				Leoben S.B.	Vordernberg				11	7	4			
			Bruchsteine	Trofaiach	Leoben				7·4	5	2·4			
1697	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Bahn	Bau- und Werkholz, Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Fassdauben, dann Schleifholz bis zu einer Wagenlänge	Vordernberg (und vice versa)	Leoben	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	Krenzer Noten 13	10	3	Im Kartirungswege		
				Trofaiach	Leoben				8·5	7	1·5			
				Trofaiach	Donawitz				8	6	2			
1698	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Roheisen	Vordernberg	Leoben S.B. transit	Bestimmungen des Specialtarifes für Roheisen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Sendungen müssen mit directen, nach Udine lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10 kr. Noten	8 kr. Noten	2 kr. Noten	Im Kartirungswege		
1699	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Schleifholz	Fridauwerk	Leoben transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien innerhalb der tarifmässigen Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	Besteht keiner	9 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Die Verladung der Transporte in der Haltestelle Fridauwerk kann nur unter speciellen Bedingungen erfolgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1700	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Mineralkohle	Leoben (S.B.)	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässigen Frist zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7·4	7	0·4	Im Kartirungswege		
			Leere Kohlensäcke als Retoursendung	Trofaiach	Leoben (S.B.)	In jedem Gewichte			9·6	6	3·6			
			Schlacken	Leoben (S.B.) loco und transit	Trofaiach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			7·4	4	3·4			
					Vordernberg				11	8	3			
1701	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Eisenerze	Payerbach-Reichenau	Trofaiach	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 t während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreff des Auf- und Abladens dieser Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen der bezüglichen Localtarife massgebend	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	25 kr. ö. W. Noten = 50 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1702	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Brenn- und Schnittholz	Donawitz	Leoben S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, bezw. bestehender ermässigter Kartirungssatz	5 kr.	4 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1703	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Güter der Classe I	Leoben S.B.	Donawitz und vice versa		Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	9	7	2	Im Kartirungswege		
			Güter der Classe I	Leoben S.B.	Gmeingrube und vice versa				9	8	1			
			Güter der Classe A	Leoben S.B.	Donawitz	Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist zu besorgen. Im Uebrigen Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Für Eisen und Eisenfabrikate gelangen die ermässigten Sätze der Classe A und B auch dann zur Anwendung, wenn geringere Quantitäten als 10000 kg pro Frachtbrief zum Transport gelangen			8	5	3			
			Güter der Classe B, excl. Kohle, mineral., und Coaks	Leoben S.B.	Donawitz				7	4	3			
			Kohle, mineral., und Coaks	Leoben S.B.	Donawitz und vice versa				7	3·5	3·5			
			Güter der Classe A	Donawitz	a) Vordernberg b) Gmeingrube und vice versa				a) 11 b) 8	8 5	3 3			
			Güter der Classe B	Donawitz	a) Vordernberg b) Gmeingrube und vice versa				a) 9·4 b) 7	8 5	1·4 2			
			Güter der Classe A	Leoben S.B.	St. Peter-Freyenstein und Gmeingrube und vice versa				8	6	2			
			Güter der Classe B	Leoben S.B.	St. Peter-Freyenstein und Gmeingrube und vice versa				7	6	1			
1704	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Milch als Eilgut	Trofaiach	Leoben (S.B.)	Normale Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	22	12	10	Im Kartirungswege		
			Milch als Eilgut	Fridauwerk	Leoben (S.B.)				34	18	16			
			Leere, retourgehende, von Milchtransporten herrührende Gefässe als Eilgut	Leoben (S.B.)	Trofaiach				22	12	10			
			Leere, retourgehende, von Milchtransporten herrührende Gefässe als Eilgut	Leoben (S.B.)	Fridauwerk				34	18 kr. excl. Mgb. u. sonstige Nebengebühren	16			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1705	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Quarzschiefer	Trofaiach	Vordernberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen, widrigenfalls die normalen Tarife zur Berechnung gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1706	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Abbruchmateriale, als: Abbruchziegel, Bruchsteine etc.	Friedauwerk	Donawitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Besteht keiner	6 Kreuzer		Im Kartirungswege		Die Verladung der Transporte in der Haltestelle Friedauwerk kann nur unter speciellen Bedingungen erfolgen
1707	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	a) Für die in die Wagenladungsclasse A des Tarifes der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. October 1879, rangirenden Güter b) Für die in die Wagenladungsclasse B des vorbezeichneten Tarifes rangirenden Güter, dann für Holzkohle	Für die Transportstrecken der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, für Sendungen von Stationen der Localbahn Eisenerz-Vordernberg (mit Ausnahme von Vordernberg und Vordernberg-Markt, jedoch einschliesslich für Erzsendungen, welche in Vordernberg-Markt zur Aufgabe gelangen) oder von dahinter gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn oder nach darüber hinaus gelegenen Stationen, sowie für Sendungen in umgekehrter Richtung — bei Abfertigung über Vordernberg		**Minimalverfrachtung eines Quantums von 80000 Tonnen pro Jahr.** Die Sendungen müssen mindestens 6 km der Leoben-Vordernberger Eisenbahn durchlaufen, ferner darf für dieselben rücksichtlich der betheiligten Strecken der Localbahn Eisenerz-Vordernberg kein höherer Frachtsatz als 0·38 kr. ö. W. Noten pro 100 kg und 1 km (die etwaigen Manipulations-Gebühren mit inbegriffen) zur Berechnung gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Allgemeine Tarife der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. October 1879	ad a) 0·5 kr. pro km ad b) 0·4 kr. pro km	ad a) 0·425 kr. pro km ad b) 0·34 kr. pro km	ad a) 0·075 kr. pro km ad b) 0·06 kr. pro km	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Den auf Grund der zugestandenen Einheitssätze entfallenden Frachtgebühren wird eine Manipulationsgebühr nicht zugeschlagen, falls das Auf- und Abladen der Güter auf die und von den Eisenbahnwaggons von der Partei besorgt wird. — Erfolgt das Auf- und Abladen oder nur eine dieser Verrichtungen durch Organe der Bahnanstalt, so wird die Gebühr von 1 kr. pro 100 kg zur Einhebung gebracht. — Bezüglich der sonstigen Nebengebühren bleiben die Bestimmungen des Tarifes aufrecht.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1708	**Südbahn-Gesellschaft**		Getreide, als: Buchweizen, Fennich, Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Mischkorn, Moorhirse, Roggen, Spelz und Weizen	Peri transit	Kufstein transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 300 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen seewärts in Venedig einlangen und in Venedig Marittima oder S. Lucia auf Grund der Bestimmungen des Deutsch-Italienischen Gütertarifes vom 1. August 1888 nach Rosenheim und darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr vom 1. August 1888, bezw. Ausnahmetarif Nr. 10 desselben	Verschieden	Verschieden	2·53 Francs pro Tonne = 1000 kg	Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1709	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Salpeter-, Salz- und Schwefel-Säure im Exporte nach Ostindien	Hruschau	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Februar 1889 giltigen Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directe Tarife bestehen nicht		291 Heller inclus. Mgb., bezw. auch inclus. Steuer		Im Kartirungswege, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege auf Grund der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente	
					Fiume					301				
1710	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Korkholz	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz	Schlackenwerth	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893	Pfennige 103	82*)	21	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Aussig-Landungsplatz					93	74	19			
				Schönpriesen-Umschlag					93	74*)	19			
				Dresden-Elbkai					150	111	39			

Bau-Ausschreibung.

Auf der k. k. Staatsbahnlinie Halicz—Ostrów (Tarnopol) ist für die Erweiterung der Station Tarnopol sowohl, wie für die currente Strecke, und zwar zwischen km 481·116 und km 482·882 der Linie Krakau—Podwołoczyska, die **Ausführung des gesammten Unterbaues** und eines **Theiles der Hochbauten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen, sowie die Lieferung der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Einheitspreise in einem Baulose.

Die annäherungsweisen Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen abgerundet 210.133 fl. ö. W.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Projectspläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (Wien, XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung I in Tarnopol einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens bis 12. November 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder betreff welcher der Erlag des Vadiums von 10.500 fl. ö. W. nicht rechtzeitig vor Einbringung des Offertes erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im October 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 127. **Wien, 29. October 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Nixdorf nach Rumburg.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Inhaber des Sparteriewaaren-Exportgeschäftes in Altehrenberg, Josef Lindner, und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die projectirte Bahnlinie Nixdorf-Sebnitz herzustellende normalspurige Localbahn von Nixdorf über Zeidler und Altehrenberg nach Rumburg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. Juli 1895. Z. 19.125.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Abzweigung von der projectirten Localbahn Nixdorf-Rumburg von einem Punkte zwischen Zeidler und Altehrenberg nach Schönlinde oder für eine selbstständige Localbahn von Zeidler nach Schönlinde.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Obmann des Schönlinder Eisenbahnausschusses und Gemeinderath in Schönlinde, Carl Gassner, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Abzweigung der projectirten Localbahn von Nixdorf über Zeidler und Altehrenberg nach Rumburg von einem hiezu geeigneten Punkte zwischen Zeidler und Altehrenberg über Gärten zur Station Schönlinde der Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn oder für eine selbstständige normalspurige Localbahn von Zeidler über Gärten zur Station Schönlinde der vorerwähnten Bahnlinie im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. October 1895. Z. 54.815.

Eröffnung der Linie Troppau—Landesgrenze—Ratibor.

Die Linie Troppau—Landesgrenze—Ratibor wurde am 20. October 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hiebei gelangten in der Strecke Landesgrenze—Ratibor die Haltestellen Deutsch-Krawarn, Bolatitz, Kuchelna, Kranowitz, Studzinna für den Gesammtverkehr mit der Beschränkung zur Eröffnung, dass die Auf- und Abgabe von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen ist und die Abfertigung lebender Thiere nur in den Haltestellen Kranowitz und Deutsch-Krawarn stattfinden wird.

In der Strecke Troppau—Landesgrenze befinden sich keine Anhaltestellen.

Den Betrieb auf der Linie Troppau—Landesgrenze—Ratibor führt die kgl. preussische Eisenbahn-Direction in Kattowitz.

Wien, am 21. October 1895.

Europäische Donau-Commission.

Frühjahrssession 1895.

I.

Die diesjährige Frühjahrssession der Europäischen Donau-Commission fand in der Zeit vom 8. bis 25. Mai unter dem Vorsitze des französischen Delegirten Sienkiewicz statt. Dieselbe wurde bereits in dem neu erbauten eigenen Gebäude der Commission abgehalten und begann mit der Vorstellung des neuen Delegirten Deutschlands v. Loehr. Nach der Begrüssung desselben durch den Präsidenten ging die Commission in die Berathung der auf dem Programme stehenden Gegenstände ein und beschäftigte sich zunächst mit der Statistik des Schiffahrtsverkehres an den Donaumündungen im Jahre 1894.

Die Gesammtzahl der Schiffe, welche im Berichtsjahre aus den Donaumündungen ausgelaufen sind, betrug 1716 (— 85) mit einem Gehalte von zusammen 1,619.703 t (— 273.803). Gegenüber dem Jahre 1893 mit seinem ganz ungewöhnlich lebhaften Verkehre ist sonach allerdings eine nicht unbedeutende Abnahme zu verzeichnen, im Vergleiche mit allen andern vorangegangenen Jahren weist aber das Jahr 1894 noch immer eine Steigerung des gesammten wie des mittleren Tonnengehaltes auf.

Es betrug nämlich:

im Jahre	die Zahl	der Gesammt-Tonnengehalt	der mittlere Tonnengehalt
	der ausgelaufenen Schiffe		
1885	1437	895.824	626
1886	1379	950.567	689
1887	1678	1,203.683	717
1888	1771	1,332.907	753
1889	1870	1,473.345	788
1890	1828	1,539.445	842
1891	1723	1,512.030	878
1892	1532	1,427.087	931
1893	1801	1,893.506	1051
1894	1716	1,619.703	944

Die Zahl der Schiffe von mehr als 2000 Registertonnen hat auch gegenüber dem Vorjahre zugenommen. Während nämlich 1893 12 so grosse Schiffe die Donaumündungen aufsuchten, sind 1894 deren 19, darunter der belgische Dampfer „Besrataeľ" mit 2681 t, zu verzeichnen. Letzterer, welcher im Hafen und auf der Rhede von Sulina Ladung nahm, ist überhaupt das grösste Schiff, welches bisher an den Donaumündungen gesehen wurde.

Der Flagge nach waren unter den 1894 ausgelaufenen Fahrzeugen 733 (— 172) britische mit 1,034.097 t (— 253.665), 251 (+ 2) griechische mit 212.604 t (— 25.282), 417 (+ 96) türkische mit 105.996 t (+ 26.412), 69 (+ 6) österreichische und ungarische mit 67.043 t, und zwar 65 (+ 5) Dampfer mit 65.891 t (+ 4547) und 4 (+ 1) Segler mit 1152 t (+ 152), 37 (+ 2) französische mit 45.774 t (+ 2241), 108 (+ 4) russische mit 44.368 t (+ 556), 42 (+ 6) italienische mit 42.537 t (+ 3692), 26 deutsche mit 30.880 t (— 1355), 18 (— 18) norwegische mit 20.486 t (— 20.330), 3 belgische mit 6899 t (+ 2384), 4 (— 3) spanische mit 4368 t (— 3276), 2 (— 1) holländische mit 3161 t (— 501), 4 samiotische mit 1096 t (— 293) und 2 (— 1) rumänische mit 394 t (— 197). Die englische Flagge rangirt sonach noch immer an weitaus erster Stelle, weist aber auch den grössten Ausfall gegenüber dem Vorjahre auf. Einen bedeutenden Rückgang im Tonnengehalte weist auch die griechische Flagge auf, ohne indes dadurch die bisherige Rangirung an zweiter Stelle eingebüsst zu haben. Die türkische Flagge weist, sowohl was die Fahrzeuge, als was den Tonnengehalt betrifft, eine bedeutende Verkehrssteigerung auf. Auch der Verkehr unter österreichisch.-ungarischer Flagge hat in erfreulicher Weise zugenommen, ebenso jener unter französischer, russischer, italienischer und belgischer Flagge. Um nahezu 50 pCt. ist dagegen die norwegische Schiffahrt zurückgegangen, um ein Geringes der Verkehr unter deutscher, spanischer, samiotischer, holländischer und rumänischer Flagge.

Was die Grösse der Fahrzeuge anbelangt, so rangirt Grossbritannien ebenfalls an erster Stelle. Von den 343 Schiffen über 1500 t, welche die Donaumündungen verliessen, waren 280 britischer Flagge, 55 griechischer Flagge, 3 belgischer Flagge und nur je eines österreichischer, deutscher, holländischer und italienischer Nationalität. Zwischen 1001 und 1500 t wiesen auf: 414 britische, 47 griechische, 37 österreichische und ungarische, 33 französische, 26 italienische, 18 deutsche, 14 norwegische, 12 türkische, 8 russische, 4 spanische und 1 holländisches Schiff. 801 bis 1000 t zählten 35 britische, 20 griechische, 10 österreichische und ungarische, 7 türkische, 6 deutsche und je 3 französische, italienische und norwegische Fahrzeuge. 43 Schiffe, und zwar 21 türkische, 8 griechische, je 4 italienische und britische, 3 russische, je 1 österreichisches, französisches und samiotisches, hatten zwischen 601 und 800 t. 122 Schiffe, darunter 40 türkische, 34 russische, 24 griechische, 16 österreichische und ungarische und 8 italienische, 401 bis 600 t. 205 Schiffe, und zwar 104 türkische, 50 russische, 47 griechische, 3 österreichische und ungarische, dann ein deutsches 201 bis 400 t; endlich 302 Schiffe, darunter 233 türkische, 50 griechische, 13 russische, 3 samiotische und ein österreichisches, unter 200 t.

Dem mittleren Tonnengehalt nach rangirt abermals Belgien, und zwar mit 2244 t, an erster Stelle, dann folgen Holland mit 1580 t, Grossbritannien mit 1411 t, die griechischen Dampfer mit 1356 t, Frankreich mit 1237 t, Deutschland mit 1188 t, Norwegen mit 1138 t, die österreichischen und ungarischen Dampfer mit 1074 t, Italien mit 1013 t, die türkischen Dampfer mit 742 t, die russischen Dampfer mit 438 t, die österreichischen und ungarischen Segler mit 288 t, die Samioten mit 274 t, Rumänien mit 197 t, die türkischen Segler mit 164 t und die russischen Segler mit 113 t.

Nach Monaten genommen, weisen der Juni mit 213 Schiffen und 186.725 t, sowie der April mit 177 Schiffen und 183.657 t den stärksten Verkehr auf. Dann folgen der Juli mit 190 Schiffen und 179.472 t, der Mai mit 195 Schiffen und 178.200 t, der December mit 156 Schiffen und 157.599 t und der September mit 161 Schiffen und 154.418 t. Im November liefen 157 Schiffe mit 123.432 t, im August 148 Schiffe mit 110.600 t aus. Am geringsten war der Verkehr in den Monaten Februar mit 57 Schiffen und 77.729 t, März mit 66 Schiffen und 71.908 t, Jänner mit 40 Schiffen und 54.842 t.

In Ballast gingen ein 997 (— 184) Schiffe mit 1,003.586 t (— 466.678), darunter 561 britische Schiffe mit 778.549 t, 160 griechische mit 129.016 t, 205 türkische mit 47.995 t, 11 norwegische mit 12.141 t, 15 italienische mit 11.078 t, 9 österreichische und ungarische mit 6863 t, 2 belgische mit 5362 t, 9 deutsche mit 4832 t, 4 französische mit 2661 t, 9 russische mit 2428 t, 1 holländisches mit 1336 t,

1 spanisches mit 1092 t, 1 samiotisches mit 118 t, 8 rumänische mit 107 t und 1 bulgarisches mit 8 t. — Ausgelaufen sind in Ballast 45 (+ 2) Schiffe mit 21.011 t (+ 11.992), darunter 10 griechische mit 10.144 t, 5 britische mit 7524 t, 2 deutsche mit 1334 t, 2 italienische mit 1493 t, 25 türkische mit 494 t und 1 russisches mit 22 t.

Im regelmässigen Verkehre suchten 270 (+ 55) Schiffe mit 211.474 t (+ 48.175) die Donaumündungen auf, und zwar: 42 (+ 11) Dampfer des Oesterreichischen Lloyd mit 50.262 t (+ 7351), 15 (+ 2) Dampfer der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 8445 t (+ 1126), 33 Dampfer der französischen Schiffahrts-Unternehmung Fraissinet und Comp. mit 40.617 t, 23 Dampfer der italienischen Navigazione Generale mit 26.774 t, 95 Dampfer der russischen Schwarze Meer- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 40.917 t, 39 Dampfer der türkischen Schiffahrts-Unternehmung Egée mit 24.442 t und 23 Dampfer der türkischen Unternehmung Mahsussich mit 20.017 t.

Von der Gesammtzahl der aus den Donaumündungen ausgelaufenen Schiffe haben 325 mit einer Tragfähigkeit von 427.054 t nur in Sulina Ladung genommen, und zwar im Hafen von Sulina 183 Schiffe mit 199.419 t, darunter 3 österreichische und ungarische Dampfer mit 3851 t, theils im Hafen, theils auf der Rhede von Sulina 142 Schiffe mit 227.635 t. Ausschliesslich in den Flusshäfen oberhalb Sulina haben 1276 Schiffe mit 984.953 t geladen, darunter 66 österreichische und ungarische mit 63.192 t. Zum Theil in den Flusshäfen, zum Theil auf der Rhede von Sulina haben 115 Schiffe mit 207.696 t ihre Ladeoperationen vorgenommen.

Den Verkehr unter österreichisch-ungarischer Flagge betreffend, so weist derselbe sowohl dem Tonnengehalte als der Zahl der Schiffe nach eine Steigerung gegenüber dem Vorjahre aus. Auch der mittlere Tonnengehalt der Dampfer ist von 1022 auf 1074 t (+ 52) gestiegen, während jener der Segelschiffe von 300 auf 288 t (— 12) zurückgegangen ist. Einer der ausgelaufenen Dampfer zählte über 1500 Registertonnen, 37 hatten zwischen 1001 und 1500 t, 10 zwischen 801 und 1000 t, 1 zwischen 601 und 800 t, 15 zwischen 401 und 600 t, 1 zwischen 201 und 400 t Gehalt. Von den Seglern haben 1 zwischen 401 und 600 t, 2 zwischen 201 und 400 t und einer unter 200 t Gewicht. Nach Monaten genommen liefen aus: im Jänner 1 Dampfer mit 801 t, im Februar 2 Dampfer mit 3030 t, im März 5 Dampfer mit 5250 t, im April 6 Dampfer mit 5820 t, im Mai 6 Dampfer mit 5746 t, im Juni 7 Dampfer mit 7407 t und ein Segler mit 162 t, im Juli 6 Dampfer mit 6417 t und ein Segler mit 225 t, im August 8 Dampfer mit 7869 t, im September 6 Dampfer mit 5558 t, im October 7 Dampfer mit 6735 t, im November 3 Dampfer mit 2685 t und 2 Segler mit 765 t und im December 8 Dampfer mit 8588 t.

In den letzten 15 Jahren entwickelte sich der Verkehr der österreichischen und ungarischen Schiffe an den Donaumündungen folgendermassen:

Es liefen aus:

im Jahre	Dampfer	mit Tonnen	Segler	mit Tonnen
1880 . .	76	40.260	35	8891
1881 . .	83	42.699	18	4306
1882 . .	82	45.370	20	6448
1883 . .	81	43.731	11	2852
1884 . .	83	43.720	7	1643
1885 . .	91	63.454	11	3606
1886 . .	84	62.836	7	1987
1887 . .	83	75.002	14	4702
1888 . .	115	81.639	6	1604
1889 . .	105	76.496	4	566
1890 . .	106	80.115	3	445
1891 . .	102	78.841	5	1113
1892 . .	92	81.659	5	1145
1893 . .	60	61.344	3	900
1894 . .	65	65.891	4	1152

Von den Einnahmen der Schiffahrtscasse per 2,269.672 Frcs. 95 Cts. entfallen 2,260.652 Frcs. 11 Cts. auf Schiffahrtsgebühren, 720 Frcs. auf Flossgebühren, 8300 Frcs. 84 Cts. auf Geldstrafen. Der grösste Theil der Schiffahrtsgebühren entfiel auf die britische Schiffahrt, und zwar 1,610.116 Frcs. 70 Cts.; 313.359 Frcs. 74 Cts. entfielen auf die griechische Schiffahrt, 69.746 Frcs. 73 Cts. auf die türkische Schiffahrt, 51.988 Frcs. 86 Cts. auf die österreichische und ungarische Schiffahrt, 47.268 Frcs. 71 Cts. auf die Schiffe unter deutscher Flagge, 42.487 Frcs. 51 Cts. auf die italienischen Schiffe, 39.788 Frcs. 35 Cts. auf die französische Flagge, 31.631 Frcs. 6 Cts. auf die norwegischen, 30.604 Frcs. 3 Cts. auf die russischen Schiffe. Der Rest vertheilt sich auf die belgische, spanische, holländische und samiotische Schiffahrt.

Die Waarenausfuhr über die Sulinamündung bietet folgendes Bild: Im Ganzen wurden über die Donau ausgeführt 11,252.001 (— 3,140.339) Quarters Getreidefrüchte, darunter 3,491.298 Quarters Weizen, 927.049 Quarters Roggen, 4,516.766 Quarters Mais, 2,027.739 Quarters Gerste, 98.978 Quarters Hafer, 56.037 Quarters Bohnen, 14.825 Quarters Hirse, 107.961 Quarters Rübsamen, 5085 Quarters Leinsamen und 6263 Quarters Hanfsamen; ferners 4 ganze Flösse, 1,272.862 Stück Bretter, 224.285 m^3 Bauholz, 70.000 kg Bauholz, 25,404.041 kg (+ 8,407.550) Mehl, 844.377 kg (+ 724.776) Käse, 723 Stück Rinder, 187.064 kg Wein, 230.222 kg altes Eisen, 77.490 kg Theer, 358.345 kg Salz, 37.960 kg Sprit, 2,096.187 kg Kleie, 738.881 kg Dauben, 146.215 kg Wolle, 1745 kg Butter, 10.000 kg Nüsse, 72.545 kg Erbsen, 131.109 kg Häute, 42.599 kg leere Säcke, 12,514.953 kg und 311 Colli verschiedene Waaren. Die einzelnen Donauhäfen betreffend, weist wie in den Vorjahren Braila den stärksten Verkehr auf. Von dort wurden über die Donaumündungen verschifft: 5,825.570 Quarters Cerealien, und zwar 2,237.838 Quarters Weizen, 410.349 Quarters Roggen, 2,160,513 Quarters Mais, 805.956 Quarters Gerste, 67.458 Quarters Hafer, 43.247 Quarters Bohnen, 8521 Quarters Hirse, 82.513 Quarters Rübsamen, 3106 Quarters Leinsamen, 6075 Quarters Hanfsamen, ferners 16,772.497 kg Mehl, 510.486 kg Käse, 458 Stück Rinder, 4050 kg Wein, 104.788 q altes Eisen, 41.490 kg Theer, 1825 kg Salz, 1,791.220 kg Kleie, 9430 kg Wolle, 104 kg Butter, 72.545 kg Erbsen, 16,139 kg Häute, 29.229 kg leere Säcke, 5,640.616 kg verschiedene Waaren.

Aus Galatz, welches an zweiter Stelle steht, wurden verfrachtet: 1,432.479 Quarters Getreide, und zwar 231.569 Quarters Weizen, 318.819 Quarters Roggen, 347.367 Quarters Mais, 486.648 Quarters Gerste, 27.219 Quarters Hafer, 5181 Quarters Bohnen, 6304 Quarters Hirse, 7205 Quarters Rübsamen, 1979 Quarters Leinsamen, 188 Quarters Hanfsamen, ferners 4 Flösse, 1,269.317 Stück Bretter, 214.771 m^3 Bauholz, 70.000 kg

Bauholz, 6,835.186 kg Mehl, 307.816 kg Käse, 265 Stück Rinder, 1089 kg Wein, 115.910 kg altes Eisen, 358.345 kg Salz, 36.135 kg Sprit, 272.967 kg Kleie, 703.881 kg Dauben, 121.118 kg Wolle, 1641 kg Butter, 10.000 kg Nüsse, 165.780 kg Häute, 10.455 kg leere Säcke, 6,339.283 kg und 184 Colli verschiedene Waaren.

Eine namhafte Steigerung in der Ausfuhr hat abermals Sulina aufzuweisen, woselbst zur Verschiffung gelangten: 3,247.737 (+ 1,351.887) Quarters Körnerfrüchte, darunter 818.770 Quarters Weizen, 141.725 Quarters Roggen, 1,672.420 Quarters Mais, 593.741 Quarters Gerste, 4198 Quarters Hafer, 7438 Quarters Bohnen, 9445 Quarters Rübsamen, 45 Stück Bretter, 3883 m³ Bauholz, 1,661.875 kg (+ 1,661.875) Mehl, 15.667 kg Wolle, 8850 kg Häute und 2500 kg leere Säcke.

Einen sehr bedeutenden Aufschwung haben ferner die russischen Donauhäfen Kilia und Ismael zu verzeichnen. In Ismael gelangten zum Versandt: 147.626 (+ 32.479) Quarters Cerealien, und zwar 43.773 Quarters Weizen, 32.442 Quarters Roggen, 31.614 Quarters Mais, 39.542 Quarters Gerste, 103 Quarters Hafer, 152 Quarters Bohnen, 103.333 kg (+ 103.333) Mehl, 84.632 kg (+ 84.632) Wein, 7732 kg altes Eisen, 35.000 kg Dauben, 240 kg Erbsen, 415 kg Häute und 373.435 kg verschiedene Waaren; in Kilia 122.496 (+ 100.573) Quarters Getreide, darunter 10.178 Quarters Weizen, 15.355 Quarters Roggen, 32.735 Quarters Mais, 55.430 Quarters Gerste, 8798 Quarters Rübsamen.

Einen nicht unbedeutenden Rückgang zeigen dagegen die Donauhäfen oberhalb Braila, Reni und Tultscha. Aus den oberen Donauhäfen schwammen thalwärts ab: 398.145 (— 367.551) Quarters Körnerfrüchte, und zwar 120.618 Quarters Weizen, 8359 Quarters Roggen, 262.087 Quarters Mais, 7081 Quarters Gerste, dann 25.600 kg Mehl, 26.075 kg Käse, 96 kg Wein, 48 kg altes Eisen, 36.000 kg Theer und 12.148 kg verschiedene Waaren; aus Reni wurden verschifft 48.607 (— 59.029) Quarters Getreide, darunter 13.779 Quarters Weizen, 10.030 Quarters Mais und 24.798 Quarters Gerste, ferners 56.009 kg Wein, 3631 m³ Bauholz, 3500 Bretter, 1800 kg Mehl und 45.827 kg verschiedene Waaren; aus Tultscha 29.335 (— 42.876) Quarters Getreide, davon 14.773 Quarters Weizen, 14.543 Quarters Gerste und 19 Quarters Bohnen, 3750 kg Mehl, 41.188 kg Wein, 1774 kg altes Eisen, 32.000 kg Kleie, 100 kg Häute und 103.593 kg verschiedene Waaren.

Die Einfuhr über die Donaumündungen betreffend, konnte blos jene an englischer Kohle 294.291 (+ 3641) und an russischem Petroleum 22,741.563 kg (+ 17,704.602) und 159.094 (+ 58.075) Kisten constatirt werden.

Das Marinespital in Sulina wies einen Krankenstand von 485 (— 170) Köpfen auf, darunter 14 aus dem Vorjahre Verbliebene und 471 Neuankömmlinge. Entlassen wurden 437 Personen, gestorben sind 32. Unentgeltliche Consultationen fanden 5112 statt. Oesterreichische und ungarische Matrosen wurden 6 (— 5) im Spitale aufgenommen.

Straferkenntnisse wurden von den Organen der Commission 68 (— 67) gefällt, darunter 7 (+ 5) gegen österreichische, bezw. ungarische Staatsangehörige. Die Gesammtsumme der verhängten Geldstrafen betrug 4359 Frcs. 31 Cts., wovon 440 Frcs. auf die abgestraften Oesterreicher und Ungarn entfallen.

Schiffsunfälle ereigneten sich 1894 an den Donaumündungen und im Sulina-Arme insgesammt 5. Am 8. Jänner scheiterte der englische Dampfer „Frevellve“ beim Einlaufen in den Hafen von Sulina und wurde erst am 4. Juni wieder flott gemacht. Die Mannschaft wurde gerettet, das Schiff erlitt keinen Schaden. Am 20. Jänner sank der griechische Schlepp „Cranea“ zufolge Zusammenstosses mit einem anderen griechischen Schlepp in der zweiten Flusssection. Die Ladung konnte nur zum geringsten Theile gerettet werden. Am 15. April ging eine Barke der Commission im Flusse bei einem Zusammenstosse mit einem englischen Dampfer unter, wurde aber nach wenigen Tagen wieder gehoben. Am 20. April verunglückte die türkische Brigg „Eprat“ im Zusammenstosse mit einem englischen Dampfer. Schiff und Ladung wurden gerettet. Am 8. November ging ein mit dem deutschen Dampfer „Augusta Victoria“ zusammengestossenes Fischerboot unter.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Triest—S. Andrea—Pola. Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines von der Schleppbahn Triest (S. Andrea)—S. Sabba abzweigenden und zum Etablissement der Triester Metallwerks-Actiengesellschaft führenden Industriegeleises für den 30. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Ritter von Vintschgau betraut. [G.-I.-Z. 19.957.]

— (Linie Elbogen—Neusattel. Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Falkenau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Schleppbahn von der Station Neusattel zum Kohlenschachte der Mariengewerkschaft bei der Josefizeche für den 30. October anberaumt. [G.-I.-Z. 20.026.]

— (Linie Stryj — Stanislau: Reconstruction eines Brücken-Widerlagers: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Reconstruction des Widerlagers der Jamnica-Brücke in km 97·61 für den 30. October anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 20.382.]

— (Linie Wien — Prag: Herstellung einer eisernen Rohrleitung: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Wittingau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer eisernen Rohrleitung anstatt der bestehenden Sickerschlitze für die Druckwerksanlage in der Station Wessely für den 30. October anberaumt. [G.-I.-Z. 20.258.]

— (Linie Innsbruck—Bregenz: Bauliche Herstellung in Bludenz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bludenz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Ausziehgeleises in der Station Bludenz für den 31. October anberaumt. [G.-I.-Z. 20.343.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Linie Aussig—Komotau: Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Ausführung einer in km 0·147 der Schleppbahn zum Julius III-Schachte abzweigenden, zur Wetteranlage der k. k. Bergdirection in Brüx in der Gemeinde Kopitz führenden Schleppbahn für den 8. October anberaumt. [G.-I.-Z. 18.092.]

Localbahn Marienbad-Karlsbad. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Project einer Localbahn von Marienbad nach Karlsbad, welcher Amtshandlung eine neuerliche Erörterung der Stationsfragen voranzugehen hat, auf den 4. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 61.350.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Grabenverlegung beim Durchlass km 12·882.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project, betreffend die Grabenverlegung bei km 12·882 der Strecke Gablonz—Neudorf a. d. N. der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 59.390.]

Localbahn Postelberg-Laun. (Geleisepläne.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Geleisepläne der Station Priesen-Postelberg und der Haltestelle „Stadt Laun" der Localbahn Postelberg-Laun wurden genehmigt. [H.-M.-Z. 57 198.]

Localbahn Kojetein-Tobitschau. (Grabenherstellung: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat über die Beschwerde der Gemeinde Kojetein und der Kojeteiner Zuckerfabrik wegen Herstellung eines offenen Grabens längs der Station Kojetein der Localbahn Kojetein-Tobitschau und wegen Ableitung der Meteorwässer zu Ungunsten der Kojeteiner Zuckerfabrik durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Localcommission auf den 29. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Navratil betraut. [H.-M.-Z. 62.233.]

Projectirte Localbahn Stockerau—Absdorf-Hippersdorf. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das anstandslose Ergebniss der am 20. und 21. Juni durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Stockerau der Oesterr. Nordwestbahn zur Station Absdorf-Hippersdorf der Linie Wien—Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen hat das Handelsministerium die Trasseführung dieser Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 46.494.]

Elektrische Localbahn Bielitz-Zigeunerwald. (Geleiseanlage.) Die von den Concessionären der elektrischen Localbahn Bielitz-Zigeunerwald vorgelegten Pläne der Geleiseanlage für die Einmündung in die Wagenremise wurden zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 40.429.]

Dampftramway vorm. Krauss & Comp. (Geleiseumlegung: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. vorgelegten Projectes, betreffend die Umlegung des Geleises in der Strecke Floridsdorf (Donaustrasse)—Floridsdorf a. Sp. der Linie Wien—Stammersdorf die commissionelle Localerhebung auf den 29. October anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Richard Held betraut. [G.-I.-Z. 20.490.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Linie Troppau—Landesgrenze—Ratibor.) Die Linie Troppau—Landesgrenze—Ratibor ist am 20. October 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Hiebei sind in der Strecke Landesgrenze—Ratibor die Haltestellen: Deutsch-Krawarn, Bolatitz, Kuchelna, Kranowitz, Studzinna für den Gesammtverkehr mit der Beschränkung zur Eröffnung gelangt, dass die Auf- und Abgabe von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen ist und die Abfertigung lebender Thiere nur in den Haltestellen Kranowitz und Deutsch-Krawarn stattfinden wird. In der Strecke Troppau—Landesgrenze befinden sich keine Anhaltestellen. Den Betrieb auf der Linie Troppau—Landesgrenze—Ratibor führt die kgl. preussische Eisenbahn-Direction in Kattowitz.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im III. Quartale 1895.) In den Monaten Juli, August und September 1895 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den ihrem Wirkungskreise unterstehenden, im Betriebe befindlichen Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Bahn. a) Linie Aussig—Komotau: Aufstellung zweier Wasserkrahne in der Station Teplitz, zwei Brückenwaagen und Verlängerung der beiden Ladegeleise beim Robert-Schachte nächst der Station Holtschitz-Seestadtl; b) Linie Türmitz—Bilin: Zwei Ladegeleise in der Station Wohontsch.
2. Böhm. Nordbahn. a) Linie Bodenbach—Warnsdorf: Erstes Feld der Elbebrücke bei Bodenbach, Nebengebäude bei den Wächterhäusern Nr. d/12, d/16 und Ebersdorf a, Verschalung der Stirnseite der ersten gedeckten Rampe und der zweiten gedeckten Rampe in der Station Bodenbach, Einleitung der Abwässer aus den Gebäuden dieser Station in den Hauptcanal der Gemeinde Bodenbach, Vorrathsschuppen in den Stationen Bodenbach und Falkenau, Kehrichtgruben in den Stationen Böhm.-Kamnitz und Falkenau, Schutzhäuschen bei dem Wächterposten Nr. d/3; b) Linie Prag—Georgswalde: Schutzhäuschen bei dem Wächterposten in der Station Svijan-Podol und bei den Wächterposten Nr. 2, 17, 22 und 45, freistehender Drehkrahn in der Station Hirschberg, Abladeplätze in der Station Böhm.-Leipa, Nebengebäude bei den Wächterhäusern Nr. 27, 49, 56, 97 und bei den Stationswächterhäusern Satalic b, Neratovic a, Vrutic, Kuttenthal a und b, Hirschberg a und b, Rehdörfel, Langenau, Kreibitz-Teichstadt a und Rumburg b; c) Linie Kralup—Neratowitz: Nebengebäude bei dem Wächterhause Nr. a/3, Abladeplatz in der Station Kralup, Erweiterung der Station Neratovic; d) Linie Rumburg—Nixdorf: Vorrathsschuppen in der Station Schluckenau; e) Linie Bensen—Böhm.-Leipa: Kehrichtgrube in der Station Franzensthal.
3. Buschtěhrader Bahn. a) Linie Prag—Eger: Verlängerung des Stumpfgeleises in der Station Deutsch-Kralup, Schuppen für J. Krulis in der Station Prag (Bubna), neue Aufnahmsgebäude mit Nebengebäuden in der Station Dassnitz, Güterschuppen in der Station Horatitz, Nebengebäude in der Station Kladno, Geleiseerweiterung in der Station Saaz, Kohlenverladegeleise in der Station Komotau, Durchfahrt in km 196·729 im linken Geleise, Ueberfahrtsbrücke in km 197·733; b) Linie Falkenau—Klingenthal: Kellerentwässerungsanlage beim Wächterhause Nr. 318 in der Station Bleistadt.
4. Graz-Köflacher Bahn. Kainachthaler Industriebahn: Kainachbrücke in km 1·517.
5. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. a) Linie Wien—Krakau: Zugsaufstellungsgeleise längs des Jedleseer Flügels in der Station Floridsdorf, neues Aufnahmsgebäude in der Station Göding, Feuerspritzen-Schuppen in der Station Napagedl, Verlängerung des Auszugsgeleises am Nordende des Vorbahnhofes in Mähr.-Ostrau, Arbeiterkaserne, Umgestaltung des Schulhauses in Wohngebäude für Bahnbedienstete in der Station Oderberg, Wächterhaus in der Station Petrowitz, Umgestaltung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes, Riegelwandhäuschen für Zwecke des Romuald Lenartowicz in der Station Krakau, zwei Blockbuden auf der Strecke Wien—Floridsdorf, neues Wächterhaus Nr. 70 in km 69·8/9 der Strecke Hohenau—Bernhardsthal, Verlegung des Geleises I zwischen den Stationen Leipnik und Weisskirchen, Blocklinie Wien—Floridsdorf und Prerau—Leipnik; b) Linie Prerau—Olmütz: Vergrösserung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Brodek, Anbau zur Magazinsarbeiterkaserne in der Station Olmütz; c) Linie Lundenburg—Zellerndorf: Durchlass in km 161·2/3, neues Verkehrsgeleise in der Station Nikolsburg; d) Linie Szczakowa—Granica: Eiskeller in der Station Szczakowa; e) Linie Krasna—Rożnau: Lampisteriegebäude in der Station Rożnau; f) Linie Zauchtl—Fulnek: Kalkschuppen für die Staudinger Kalkbrennerei in der Station Fulnek; g) Linie Troppau—Bennisch: Kohlenschuppen in der Station Bennisch; h) Linie Prerau—Brünn: Geleise III sammt Weichen in der Station Wischau; i) Linie Brünn—Olmütz: Waschküchengebäude in der Station Olmütz; k) Linie Lundenburg—Brünn: Schwarzawabrücke und Brücke über die Grillowitzerstrasse in Brünn.
6. Oesterr. Nordwestbahn. a) Linie Wien—Tetschen: Um- und Erweiterungsbauten in der Station Deutschbrod, Gehsteg in der Station Leitmeritz-Stadt, Kohlenschuppen für Zwecke der kgl. sächsischen Güter- und Zollverwaltung in der Station Tetschen, Verlängerung des Perrons bei dem Eilgut-Aufgabeschuppen in der Station Wien, Vergrösserung des Holzschuppens und Kanzleianbau in der Wagenmontur der Werkstätte in Jedlesee, Militärverladerampe in der Station Stockerau, Vergrösserung der segmentförmigen Locomotivremise um sechs Ständer in der Station Nimburg, Bučowkabachbrücke in km 306·482 bei der Station Gross-Wossek, Schotterladegeleise in km 416·09 der Strecke Černošek—Libusin; b) Linie Chlumetz—Parschnitz: Stockgeleise im Hofe der Zuckerfabrik in Skřivan; c) Linie Prag—Mittelwalde: Brückenwaage sammt Waaghäuschen für die Firma Pospischil, Moravek und Blecha in der Station Dobřenitz-Syrowatka, Brückenwaage sammt Waaghäuschen für die Firma J. Bergmann in der Station Žiželitz, Warteraum in der Haltestelle Bohoušow, Erweiterung der Ladestelle Lititz zu einer Per-

sonen- und Frachtenstation mit der Bezeichnung Lititz a/A.; d) Linie Zellerndorf—Horn: Schleppbahn zu den F. Konrad'schen Steinbrüchen nächst der Station Pulkau; e) Linie Deutschbrod—Rossitz: Schuppen für Anton Zezulak in der Station Chotěboř.

7. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Bodenbach: Hütte mit Arbeiterraum für den Revisionsschlosser am Bahnhofe in Prag (Bubna), Oberbauschmiede sammt Handmagazin in der Station Prag, Canäle für die Hochquellen-Wasserleitung in km 7·5/6 der Strecke Wien—Střelitz und in km 0·3/4 der Verbindungscurve zum Quaibahnhofe der k. k. Staatsbahnen, Ueberfahrtsbrücke in km 245·715; b) Linie Schwechat—Mannersdorf: Schleppbahnanlage zur Cementfabrik nächst der Station Mannersdorf; c) Linie Wessely—Sudoměřitz: Geleise zur neuen Schottergrube nächst der Station Strassnitz; d) Linie Brünn—Vlarapass: Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen der Firma A. J. Löwy in der Station Ung.-Hradisch (Stadt); e) Linie Böhmisch-Trübau—Olmütz: Ueberfahrtsbrücke in km 7·972; f) Linie Wien—Bruck a/d. L.: Vergrösserung des Wächterhauses Nr. 19 W, Verlängerung des Magazinsgeleises in der Station Götzendorf, Schleppgeleise zur Dampfputzerei von M. Reif in der Station Grammat-Neusiedl; g) Linie Segengottes—Okřiško: Offene Kohlenrutschen der Firma J. H. Subak & Söhne in der Station Trebitsch; h) Linie Chotzen—Leitomischl: Verlängerung der Verladerampe und des Magazinsgeleises, dann Uebertragung von fünf Schuppen in der Station Leitomischl; i) Linie Poříčan—Nimburg: Oberirdischer Keller in der Station Nimburg.
8. Ostrau-Friedlander Bahn: Verlängerung des Schleppgeleises zur Cellulosefabrik in der Station Rattimau.
9. Südbahn-Gesellschaft: a) Linie Wien—Triest: Vergrösserung und Adaptirung des Frachtenbureaugebäudes, Küchenbaracke für drei Pilhal'sche Herde für den Bahnhof-Restaurateur A. Daniel in der Station Graz, Schuppen, Aufstellung eines Gasmotors und einer Gasleitung auf dem Holzlagerplatze für Zwecke der Firma Joh. Wehrer im X. Bezirk der Station Wien, Murbrücke bei Peggau in km 191·620, Apparatenhütte nächst dem Wächterhause Nr. 1 a, Geleiseumgestaltung in der Station Wartberg-Mürzthal; b) Linie Marburg—Franzensfeste: Chrysantenbachbrücke in km 255·05, Uebergangsteg bei Pörtschach in km 139·241, Anlagen der gräfl. Thurn'schen Bierbrauerei in Sorgendorf in der Station Bleiburg; c) Linie Kufstein—Ala: Rollbahnanlage nach dem Steinbruche in Sack in der Station Grasstein, Verlegung und Vergrösserung der Haltestelle Leifers, Geleiseerweiterungen in den Stationen Branzoll, Auer und Salurn; d) Linie St. Peter—Fiume: Elektrische Schienencontacte in der Strecke Jurdani—ungar. Landesgrenze; e) Linie Nabresina—Cormons: Militär-Verladerampe, Nebengebäude und Speisekammer im Heizhause und Oberbauanlagen in der Station Monfalcone.
10. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. a) Linie Josefstadt—Liebau: Sechstes Geleise in der Station Parschnitz; b) Linie Pardubitz—Reichenberg—Seidenberg: Auswechslung der Locomotiv-Drehscheiben in den Stationen Pardubitz und Josefstadt, Flugdach für Zwecke des Berthold Weber in der Station Friedland.
11. Eisenbahn Wien—Aspang. Locomotiv-Drehscheibe in den Stationen Wien und Aspang, Güterschuppen-Anbau in der Station Edlitz, Geleisevermehrung in den Stationen Wien und Maria-Lanzendorf, Heizhauskaserne, Lampisteriegebäude und Anbau an die Ankunftshalle in der Station Wien, Adaptirung des Aufnahmsgebäudes und des gedeckten Zwischenperrons in der Station Sollenau.
12. Zittau-Reichenberger Bahn (im Betriebe der General-Direction der kgl. Sächs. Staatsbahnen): Vergrösserung des Güterschuppens und Umwandlung eines Waggenschuppens zu einem Güterschuppen in der Station Reichenberg.

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

Südbahn-Gesellschaft:

28. October. Wegen Hochwasser musste in den Strecken Pöltschach—Gonobitz und St. Georgen—Cilli der Gesammtverkehr eingestellt werden.

28. October. Wegen Bahnüberfluthung zwischen Landesgrenze und Csakathurn wurde Gesammtverkehr zwischen Polstrau und Csakathurn eingestellt. Zug 208 wurde in Polstrau aufgelöst und ging als Zug 201 nach Pragerhof retour. Heute 5 Uhr Früh Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strassenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (vorläufig noch) mit Pferdebetrieb. (Ertheilung der Concession zur Einführung des elektrischen Betriebes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 115 vom 25. September und dessen darauffolgende Nummer verlautbart die mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 19. September, Z. 63.296, zu Gunsten der Umgestaltung des bisherigen Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb der Direction der Budapester Strassenbahn-Actiengesellschaft mit Pferdebetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56, 58, 72 und 118) ertheilten Concession. Es sind im Sinne dieser Concession folgende bereits bestehende Linien auf elektrischen Betrieb einzurichten:

1. Csepelquai—Vámház-Körut (Zollamts-Boulevard)—Calvinplatz, Museum-, Karl- und Waitzner-Boulevard bis zum Westbahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
2. Westbahnhof—Aeussere Waitznerstrasse—Ujpest (Neupest).
3. Kerepeserstrasse—Museum-Boulevard—Budapester Bahnhof der im Betriebe der Gesellschaft stehenden Localbahn Budapest—Czinkota.
4. Ende der Kerepeserstrasse—Friedhofstrasse—Köbánya (Steinbruch).
5. Ende der Kerepeserstrasse—Csömörerstrasse—Arenastrasse—Stefansweg bis zum Thiergarten.
6. Ende der Kerepeserstrasse (vom Hunderthaus aus)—Ostbahnhof—Budapester Bahnhof der im Betriebe der Gesellschaft stehenden Localbahn Budapest—Czegled und weiterhin bis Kis-Ingló.
7. Ende der Kerepeserstrasse—Arenaweg—Damjanichgasse—Stadtwäldchen.
8. Die Parallel-Linie der Linie 7 zum Stadtwäldchen.
9. Herminenstrasse—Csömörerstrasse—Thiergarten.
10. Calvinplatz (IV. Bez.)—Üllöerstrasse—Orczygarten (Ludviceum).
11. Üllöerstrasse—Orczystrasse—Köbánya.
12. Calvinplatz—Lonyaygasse—Boráросplatz.
13. Boráросplatz—Aeussere Soroksárerstrasse—Budapester Bahnhof der im Betriebe der Gesellschaft stehenden Localbahn Budapest—Soroksár—Haraszti.
14. Kreuzungspunkt des Leopold-Boulevard mit dem Waitzner-Boulevard—Margarethenbrücke und weiterhin im Bereiche Ofens Christinen-Ring—Zugliget (Auwinkel).
15. Donaurechtsuferseitiger Brückenkopf der Kettenbrücke—Ó-Buda (Altofen) im Anschlusse an die im Betriebe der Gesellschaft stehende Localbahn Budapest-Filatoridamm—Szent-Endre.

Des Ferneren sind alle weiterhin zu erbauenden Strassenbahnlinien der Gesellschaft für elektrischen Betrieb herzustellen und, sowie auch fernerhin die Linien des alten Betriebsnetzes, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1895 (Localbahngesetz) zu betreiben.

Das derzeitige Actiencapital der Gesellschaft ist zur Ermöglichung der Durchführung der oben specifirten Arbeiten mit Inbegriff der Stromerzeugungs-Etablissements um 10,600.000 fl. zu erhöhen, von welcher Summe bereits 2,288.000 fl. durch eine 4perc. Prioritätsanleihe gedeckt sind, so zwar, dass fernerhin noch 8,371.300 fl. durch Ausgabe von 83.713 Stück Actien à 100 fl. zu beschaffen sind. Die neuen, für den elektrischen Betrieb bestimmten Wagen sind nach einheitlicher Type herzustellen.

Zalathalbahn (Zala-Szent-Grót—Zala-Apáti—Balaton-Szent-György). (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 122 vom 11. October und dessen darauffolgende Nummer verlautbart die mit Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers vom 22. Juni 1895, Z. 45.638, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Zalathalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65) erflossene Concessionsurkunde. Der Concessionär dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und zu betreibenden Linie ist der Reichstagsabgeordnete Julius Szajbely (Vertreter der Münchener Localbahn-Actiengesellschaft früher Krauss & Comp.). Das Actiencapital der insgesammt 42·5 km langen, von der Endstation Zala-Szent Grót der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Türje—Zala-Szent Grót der Linie Kis-Czell—Türje—Csáktornya der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Westungarischen (Transdanubischen) Localbahnen ausgehenden und diese über Zala-Apáti in der Station Balaton-Szent György mit der Linie Budapest—Balaton-Szent György—Kanizsa—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft verbindenden Linie ist mit 1,432.000 fl. bemessen, von welcher Summe 85.000 fl. auf Beschaffung der Fahrbetriebsmittel entfallen.

Als Stationen sind bestimmt:

1. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Endstation Zala-Szent Grót der Linie Türje—Szent Grót.
2. Zala-Szent László, Station für den gesammten Verkehr.
3. Kehida-Kustány, Station (wie 2).
4. Zala-Csány, Station (wie 2) und Wasserstation.
5. Bakaháza, Haltestelle, vorläufig nur für Personenverkehr (bedingter Aufenthalt der Züge).
6. Zala-Apáti, Station und Wasserstation (wie 3).
7. Sármellék, Station (wie 2).
8. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Station Balaton-Szent György der Linien Budapest—Balaton-Szent György und Balaton-Szent György—Keszthely.

Die von der zukünftigen Station Zala-Apáti der Hauptlinie aus projectirte und gleichzeitig in diese Concession einbezogene Flügelbahn Zala-Apáti—Garaboncz ist innerhalb von drei Jahren nach Vollendung des Baues der Linie Zala-Szent Grót—Zala-Apáti—Balaton-Szent György auszuführen.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ungarischen Handelsministers über die Durchführungsweise diverser bei den Staatsbahnen projectirter Reformen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat auf parlamentarischem Wege an ihn gestellte Anfragen über die von ihm in Aussicht genommene Durchführungsweise mehrerer bei den Staatsbahnen sich als nothwendig erweisender Reformen, sowie im Interesse der Hebung der Ertragsfähigkeit derselben zu treffender Massnahmen und Vornahme von Investitionen in ausführlicher Weise beantwortet. Die Tarifreform, insoweit sie die Personentarife betrifft, befindet sich in einem sehr vorgeschrittenen Stadium. Der Minister hat keineswegs die Absicht, an dem Zonensystem eine Aenderung vorzunehmen, welches sich vollkommen bewährt und die Einnahmen in einem Masse gesteigert hat, wie man dies vordem nicht hoffen durfte. Die Reform lässt die 3. Classe völlig unberührt, weil den ärmeren Volksschichten das Reisen nicht vertheuert werden soll; für die 2. Classe wird nur in der XIII. und XIV. Zone eine nicht sehr wesentliche Erhöhung geplant. In der 1. Classe hingegen ist allerdings eine Erhöhung der Fahrgebühren in Aussicht genommen, umso mehr, als jener Theil der Reisenden, welcher auf die Bequemlichkeit besonderes Gewicht legt, in der Lage ist, diesen Comfort auch zu bezahlen. Was die Frachtentarife betrifft, erklärt der Minister, er wünsche keine solche Reform, welche die Industrie oder die Landwirthschaft schädigen würde; selbst dann nicht, wenn sie mit finanziellen Vortheilen verbunden wäre. Im Besonderen will er keinerlei Erhöhung bei den Tarifsätzen des Getreidetransportes. Ueberhaupt hat die ganze Reform mehr die Ausgleichung im Auge, weil in den letzteren Jahren zahlreiche solche Tarifbegünstigungen zur Geltung kamen, zu deren Aufrechthaltung jene Gründe geschwunden sind, welche seinerzeit die Ertheilung dieser Begünstigungen gerechtfertigt haben. Bezüglich des ganzen Elaborats kann er erklären, dass dasselbe noch im laufenden Jahre zum Abschlusse kommen wird, und er hofft, dasselbe zu Beginn des nächsten Jahres ins Leben treten zu lassen. Was die Organisation der Staatsbahnen betrifft, erklärt der Minister, dass er nicht die Absicht habe, wesentliche Aenderungen an derselben vorzunehmen; es soll nur der Wirkungskreis der Betriebsleitungen besonders in der Richtung erweitert werden, dass die Verfügungen rascher geschehen können und dass dieselben nicht genöthigt seien, sich mit jeder Geringfügigkeit an das Centrum zu wenden. Er glaubt, dass damit ebenso den Interessen des Publicums wie jenen der Staatsbahnen gedient sein werde. Was schliesslich die Investitionen betrifft, führt der Minister aus, der Verkehr habe in den letzten Jahren solche Dimensionen angenommen, dass einerseits eine bedeutende Vermehrung der Verkehrsmittel, andererseits die Erweiterung der Zugsförderungsanlagen und Werkstätten nothwendig geworden ist. Insolange grosse Ueberschüsse aus dem Budget zur Verfügung standen, konnte man solche Ausgaben aus den laufenden Einnahmen, eventuell aus den Cassenbeständen decken; allein der Minister hält es für wünschenswerth, dass diese Investitionserfordernisse auf einmal und auf Grund einer Anlehensoperation geordnet werden; hiedurch werden auch jene zahlreichen, ziemlich drückenden Schulden verschwinden, welche jetzt im Budget vorkommen. Die Frage, welche Betriebsneuerungen im Interesse der Abwicklung des Personenverkehres im Jahre 1896 beabsichtigt und welche Vorkehrungen im Allgemeinen zu treffen sind, um den anlässlich der Millenniumsfeier voraussichtlich wesentlich gesteigerten Ansprüchen an die Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen zu entsprechen, erwiderte der Minister, er habe alle Vorbereitungen getroffen, dass der Verkehr ungehindert abgewickelt werde. Es sind Verhandlungen mit den ausländischen Bahnen im Zuge, dass besondere directe, wohlfeile Züge vom Auslande nach Budapest verkehren; und damit die entsprechenden Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, wird eine grössere Anzahl von Pullmann-Waggons eingestellt werden, die mit vollkommen amerikanischem Comfort ausgestattet sein werden.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachstehend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 22. September, Z. 64.262, dem Szegzárder Einwohner Ludwig Leopold für eine von der Endstation Szegzárd der Flügelbahn Sárbogárd—Szegzárd der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus abzweigende und diese über Öcsény und die Gemarkung der Gemeinde Décs in der Station Báttaszék mit der Linie Dombovár—Báttaszék der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 10. October 1895, Z. 67.411, dem Georg Kisfaludi-Lipthay, Einwohner von Jász-Karajenö, für eine von der Station Czegléd der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen und deren Linie Szolnok—Czegléd abzweigende, über Törtel, Puszta-Tetétlen und die Gemarkung der Gemeinde Jász-Karajenö bis Uj-Kecske, eventuell bis Ó-Kecske zum dortigen Theissufer führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest nach Vácz-Hartyán. (Trassenbestimmung und politisch-administrative Begehung.) Die Trasse der vom Grafen Johann N. Pejacsevich projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest nach Vácz-Hartyán (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1894, (Vorconcession Post 1) wurde im Einvernehmen mit der Budapester Communalverwaltung dahin abgeändert, dass die Linie, aus dem V. Stadtbezirke (Leopoldstadt) nächst dem Ostbahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehend, über Fóth und Veresegyháza mit theilweiser Benützung des Strassenkörpers vorläufig bis Vácz-Hartyán geführt wird. Der kgl. ungar. Handelsminister hat bereits die politisch-administrative Begehung der Strecke unter Führung des Ministerialsecretärs Arpád Pap angeordnet.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Beförderung von Neumais.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass auf Anordnung des Handelsministers bis auf Weiteres verfügt wurde, dass der in Säcken oder in loser Schüttung (alla rinfusa) zur Aufgabe gelangende Neumais vom 18. October an bis auf Widerruf, jedoch spätestens bis Ende Februar 1896, vor allen anderen Gütern in erster Reihe verladen und abgesendet werde.

— (Errichtung eines neuen Stadtbureau in Budapest.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat in Budapest, Arany János-Gasse Nr. 19, ein neues Stadtbureau eröffnet, wo Fracht- und Eilgüter bis zum Einzelgewichte einer Tonne aufgenommen und sofort zu den Bahnhöfen abgestreift werden, um die möglichst schleunige Beförderung von Stückgütern zu fördern.

Schiffahrt.

Quarantainenachrichten.

Der Handelsminister hat verfügt, dass gegen Herkünfte zur See aus Aegypten die Bestimmungen der Dresdener Sanitätsconvention zur Anwendung gelangen.

Constantinopel. In Folge Conseilsbeschlusses wurde gegen Provenienzen aus dem Hafen von Damiette eine zehntägige Quarantaine angeordnet. Die bestandene 24stündige Observation gegen Provenienzen aus dem Küstengebiete des Marmarameeres zwischen Boz-Burun und Kara Boghas wurde aufgehoben.

Madrid. Die spanische Regierung hat die Häfen des Golfes von Iskanderun (Alexandrette) für choleraverseucht erklärt und gegen Herkünfte aus dem genannten Golfe eine dreitägige Observationsquarantaine angeordnet.

Bureau „Veritas“. (Unfälle zur See im Monate August.) Die Administration des Bureau „Veritas“ hat die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates August zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 9 amerikanische,

1 chilenischer, 1 dänischer, 7 deutsche, 11 englische, 2 französische, 2 italienische, 9 norwegische, 3 russische, 3 schwedische, 1 spanischer, zusammen 49. In dieser Zahl sind 4 vermisste Schiffe mit inbegriffen. Verlust an Dampfern: 1 dänischer, 1 deutscher, 11 englische, 1 französischer, 1 griechischer, 1 norwegischer, 1 schwedischer, zusammen 17. Ursachen der Verluste an Segelschiffen: Strandung 18, Zusammenstoss 3, Feuer 5, gescheitert 2, abandonnirt 6, condemnirt 11, vermisst 4, zusammen 49. Ursachen der Verluste an Dampfern: Strandung 13, Zusammenstoss 3, gescheitert 1, zusammen 17.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Orion" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1763 Tonnen Gehalt ist am 4. September mit zwei Passagieren und 198 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 40 Colli Möbel, 13 Colli Papier, 50 Colli Stahl, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Bahia 25 Colli Bier, 30 Colli Stahl; nach Rio de Janeiro 2000 Colli Salz, 50 Colli Bier, 7 Colli Glaswaaren, 10 Colli Möbel, 125 Colli Erbsen, 4 Colli Lampen; nach Santos 48 Colli Möbel, 370 Colli Bier, 80 Colli Stahl, 5 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Wäsche. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 13.006 fl. ö. W.

Regulirung der Raab im Bereiche des ungarischen Gebietes. (Kostenvoranschlag für das Jahr 1896.) Das für Regulirung der Raab und die Herstellung der schiffbaren Flussstrecken in gut fahrbaren Zustand für das Jahr 1896 präliminirte Baucapital ist mit 3,191.677 fl. bemessen. Die Regulirung des Niveau der Flussbettsohle wird im Einklange mit den ober- und unterhalb der Einmündung der Raab durchzuführenden Donauregulirungsarbeiten erfolgen und sich bis Gonyö erstrecken, woselbst zur Hintanhaltung der sich dort bisher stets wiederholenden Versandungen, welche die Ein- und Ausfahrt der Schiffe oft und selbst dauernd behindern, entsprechende Vorwerke und Uferschutzbauten angelegt werden.

Eröffnung einer Dampffähren-Verbindung zwischen Kopenhagen und Malmö. Am 5. October wurde die Dampffähren-Verbindung zwischen dem Kopenhagener Freihafen und Malmö feierlich eröffnet. Durch dieselbe ist es möglich gemacht, Gütersendungen, die in geschlossenen Waggons via Fredericia—Fühnen—Korsör vom Continent in Kopenhagen einlangen, ohne Umladung nach Schweden weiter zu befördern. Für den ohne Umsteigen zu bewerkstelligenden Personenverkehr wird die neue Fähre, welche sechs Waggons aufnehmen kann, wohl erst dann von Belang werden, wenn durchgehende Personenwagen zwischen Korsör, respective Gjedser—Kopenhagen—Stockholm eingerichtet und die Bahnhofsanlagen in der dänischen Hauptstadt entsprechend erweitert sein werden. Die aus dem inneren Hafen nach Malmö verkehrenden Postdampfer benöthigen zur Ueberfahrt nahezu zwei Stunden, durch die Dampffähre wird die Dauer der Seefahrt auf $1^1/_4$ Stunden verringert.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 25. bis zum 31. October.

Adriatischer Dienst.

25. October, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

25. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän C. Zalampich, nach Venedig.

26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän M. Zurich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

26. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer, nach Venedig.

28. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän C. Zalampich, nach Venedig.

29. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

30. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

30. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer, nach Venedig.

31. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

26. October, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Austria", Capitän G. Ghezzo, nach Smyrna, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè Khios und Mytilene.

28. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Castore", Capitän G. Verona, nach Thessalien, Constantinopel und Braila, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Burgas, Varna, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

29. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Kaifa, Beyruth, Rhodus, Piräus, Khios, Smyrna, Dardanellen und Odessa. Ueberschiffung in Beyruth nach Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca und Limassol.

31. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Diana", Capitän A. Privileggio, nach Constantinopel und Braila mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Khios und Smyrna, und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. November um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „. . . . . .", Capitän . . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

20. Novbr., Dampfer „Pandora", Capitän G. Klausberger, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CC. Stückes.) Das am 25. October herausgegebene CC. Stück enthält unter

Nr. 1526: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 21. October 1895, Z. 13.853, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann i. P. und den Gerichtsbezirken Mittersill und Taxenbach des politischen Bezirkes Zell am See im Herzogthume Salzburg nach Kärnten.

Nr. 1527: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 21. October 1895, Z. 17.806, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Schweinen in der Eisenbahnstation Czernowitz.

Nr. 1528: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. October 1895, Z. 167.075, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete und dem polit. Bezirke Krakau in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1529: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 24. October 1895, Z. 20.129, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus mehreren Bezirken Galiziens nach Schlesien.

Nr. 1530: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 23. October 1895, Z. 19.971, betreffend Beschränkungen in der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1531: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 20. October 1895, Z. 39.027, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann im Pongau, sowie aus den Gerichtsbezirken Taxenbach und Mittersill in Salzburg nach Mähren.

— (Inhalt des CCI. Stückes.) Das am 26. October herausgegebene CCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1532: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 23. October 1895, Z. 166.574, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Gerichtsbezirke Bochnia in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1533: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 23. October 1895, Z. 167.591, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen in den politischen Bezirken Aussig, Friedland, Kaplitz, Königinhof, Ledeč, Leitmeritz, Prachatitz, Schlan und Tetschen.

Nr. 1534: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 23. October 1895, Z. 166.650, womit die Städte B.-Brod, Eger, Friedland und Neubydžow als Bestimmungsorte für die Schweineeinfuhr aus Ungarn, Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete namhaft gemacht werden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Sonderzugverkehr nach und vom Centralfriedhofe am 31. October, 1., 2. und 3. November 1895.

Zur Erleichterung des Gräberbesuches werden Donnerstag den 31. October, Freitag den 1., Samstag den 2. und Sonntag den 3. November 1895 von Wien Westbahnh. Sonder-Personenzüge nach dem Centralfriedhofe in Verkehr gesetzt werden, welche alle 3 Wagenclassen führen, und zwar:

am 31. October, 2. und 3. November 1895

verkehren von Wien Westbahnhof nach Centralfriedhof folgende Sonderzüge:
Vormittags 8·25, 9·20.
Nachmittags 12·25, 1·20, 2·15, 3·20.

Von Centralfriedhof nach Wien Westbh.:
Vormittags 11·26, 11·50.
Nachmittags 2·13, 3·46, 5·41, 6·12.

Am 1. November 1895

kommen folgende Sonderzüge in Verkehr, und zwar:

Von Wien Westbahnhof nach dem Centralfriedhofe:
Vormittags 8·00, 8·15, 8·30, 8·45, 8·55, 9·10, 9·25, 9·40, 10·00.
Nachmittags 12·25, 12·40, 12·55, 1·07, 1·20, 1·30, 1·45, 1·55, 2·05, 2·15, 2·25, 2·40.

Mit Rücksicht auf die geringe Frequenz in den Haltestellen Lainz, Speising, Ober-Hetzendorf und Rothneusiedl werden jedoch die Nachmittags von 12·55 ab nach dem Centralfriedhof verkehrenden Sonderzüge nur alternirend in diesen Haltestellen Aufenthalt nehmen.

Von Centralfriedhof nach Wien Westbahnh.:
Vormittags 11·00, 11·11, 11·20, 11·32, 11·41, 11·51.
Nachmittags 12·01, 12·15, 3·27, 3·46, 4·05, 4·16, 4·27, 4·38, 4·48, 5·00, 5·15, 5·25, 5·37, 5·52, 6·10, 6·21.

Der Sonderzugsverkehr bedingt aber an diesem Tage die Einstellung der regelmässigen Personenzüge Nr. 2914, 2916, 2919, 2921 und 2926 in der Strecke Wien—Klein-Schwechat und des Personenzuges Nr. 2917 in der Strecke Wien—Oberlaa, ferner die Einstellung der regelmässigen Personenzüge Nr. 2913/2813, 2925/2825, 2824/2924 und 2828/2928 in der Strecke Wien—Unter-Hetzendorf.

Dagegen erhält der um 12·40 Nachmittags von Wien abgehende Sonderzug in Oberlaa Anschluss an den nur zwischen Oberlaa und Kaiser-Ebersdorf verkehrenden Zug Nr. 2917.

Hierauf, sowie auf die theilweise Einstellung des Personenzugsverkehres der Linie Hütteldorf-Hacking—Hauptzollamt—Praterstern in den Nachmittagsstunden des 1. November, welche durch „Aviso" publicirt erscheint, wird besonders aufmerksam gemacht.

Alles Nähere über Fahrpreise, die detaillirten Verkehrszeiten der Sonderzüge u. dgl. enthalten die bereits affichirten Placate.

Wien, am 22. October 1895. [829]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Hessenthal in den Tarif Theil II, Heft Nr. 7 vom 1. October 1894 und in Theil II, Heft C vom 1. Jänner 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 wird die Station Hessenthal der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen mit nachstehenden Anstossbeträgen, bezw. Entfernungen in den Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 7 vom 1. October 1894, bezw. in das Gemeinschaftliche Heft, Theil II, Heft C vom 1. Jänner 1894 einbezogen.

Demgemäss ist zu ergänzen:

1. Theil II, Tarifheft Nr. 7 auf Seite 11 nach Heilbronn a. Neckar.

Deutsche Tarifstationen	Knotenstationen, an deren Frachtsätze anzustossen ist	Eilgut	Stückgutclassen		Wagenladungsclassen				Specialtarife			
			I	II	A¹	B	C¹	C²	A²	I	II	III
		Anstossbeträge für 100 kg in Mark										
Hessenthal	Crailsheim	0·60	0·30	0·30	0·18	0·16	0·18	0·16	0·13	0·13	0·10	0·06

2. Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft) auf Seite 169 nach Herrenberg.

Gruppe Nr.	Vom Schnittpunkt bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III	IV	V	VI	VII
		Kilometer						
29	Hessenthal		270	279	356	337	342	—

Wien, am 24. October 1895. [830]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Haidermoos.

Am 1. November 1895 wird die auf der Linie Lambach—Gmunden-Seebahnhof zwischen den Stationen Stadl-Paura und Roitham in km $8^3/_4$ gelegene Haltestelle Haidermoos für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden, und werden alle Personenzüge dieser Linie dort unbedingt anhalten.

Wien, am 25. October 1895. [831]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Mlatz für den Gepäcksverkehr.

Die dermalen nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Mlatz der Linie Pilsen—Dux wird am 1. November 1895 auch für den Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 28. October 1895. [832]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Dąbrówka.

Am 15. November 1895 wird die auf der Linie Zwardoń—Neu-Zagórz zwischen den Stationen Nowosielce-Gniewosz und Sanok in km 318·0 bei Wächterhaus Nr. 72 gelegene Haltestelle „Dąbrówka" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 28. October 1895. [833]

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc. Tarif vom 1. Jänner 1892.

Einführung directer Frachtsätze nach Lititz a. d. Adler.

Mit dem 1. November 1895 wird die Station Lititz a. d. Adler der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in den vorgenannten Ausnahmetarif mit den für Senftenberg geltenden Frachtsätzen einbezogen.

Die Entfernung nach Lititz a. d. Adler ist um 8 km grösser als die nach Senftenberg.

Wien, am 22. October 1895. [834]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft.

Ergänzung einer Position des ab 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf giltigen Anhanges zu dem Gebührentarife (Theil II).

Die im Anhange unter fortl. Nr. 2 für Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-6 und 7 des Tarifes Theil I von Köflach, Krems und Wies nach Graz enthaltenen ermässigten Frachtsätze finden ab 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf auch für Artikel der Pos. E-8 und 9 des Tarifes Theil I Anwendung.

Wien, am 26. October 1895. [835]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, dann der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn einerseits und der Localbahn Mori-Arco-Riva, dann der Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits.

Abänderung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den oben bezeichneten Verkehr, welcher im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 109 vom 17. September 1895 mit Wirksamkeit vom 1. November 1895 verlautbart wurde, gelangt erst mit 1. Jänner 1896 zur Einführung.

Demnach bleibt der Tarif für den gleichnamigen Verkehr vom 15. Juni 1891 sammt Nachtrag I bis einschliesslich 31. December 1895 in Kraft.

Wien, am 28. October 1895. [836]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Frachtsätze für die Station Dresden König Albert-Hafen.

Am 1. November 1895 findet die Eröffnung eines Theiles der neuen Station Dresden König Albert-Hafen für den Güterverkehr statt; dieser dient, wie die übrigen Stationen an den Dresdener Elbequais, im Wesentlichen nur dem Elbeumschlags-Güterverkehr (Stückgut- und Wagenladungen).

Bis auf Weiteres gelten sowohl im Binnen-Güterverkehr, als auch in den directen Güterverkehren mit aussersächsischen Eisenbahnstationen die für Dresden-Altstadt-Elbequai massgebenden Tarifbestimmungen und Frachtsätze auch für die Station Dresden König Albert-Hafen.

Nähere Auskunft ist durch die betheiligten Stationen zu erhalten.

Dresden, am 23. October 1895. [837]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1711	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, dann von Hruschau	Görz	**Nachweisung eines Minimalquantums von 900 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Mineralkohle und mindestens für 10000 kg pro Wagen bei Coaks unter Einrechnung eines gebührenfreien Gutsgewichtes von 2½%. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes im Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehre via Wien, giltig vom 1. Juni 1893, bezw. des Nachtrages 1 zu demselben, giltig vom 15. März 1894	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Nebenbezeichneter Tarif	255 Heller	175 Heller	80 Heller	a) Im Rückvergütungswege b) Im Kartirungswege	a) Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen. b) Falls von einem Versender eine Caution von ö. W. fl. 6000 bei der K.F.N.B. oder Südbahn erlegt wird und sich derselbe einverstanden erklärt, dass bei nicht erreichtem Minimalquantum von dieser Caution die Differenz zwischen den officiellen und den ermässigten Frachtsätzen zu Gunsten der betheiligten Bahnen für das factisch expedirte Quantum gedeckt wird, so werden für denselben die zugestandenen ermässigten Frachtsätze gleich im Kartirungswege berechnet. Von dem Erleger der Caution sind die auf dessen Namen als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe behufs Constatirung des von ihm innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses expedirten Quantums längstens bis Ende Februar 1897 an die betreffende Bahnverwaltung einzuschicken	
1712	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohlen	Voitsberg Oberdorf Rosenthal Köflach Pölfing-Brunn Wies	a) Den Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl.—Wr.-Neustadt incl. und Laxenburg, sowie nach den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn b) Den Stationen der Strecke Mattersdorf incl. - Steinamanger incl.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch Parteiorgane zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	ad a) / ad b) 40·7 41·7 41·8 42·8 42·2 43·2 43·3 44·3 51·5 52·5 52·6 53·6 kr. ö. W. inclus. Grazer Ueberfuhrsgebühr, bezw. ung. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1713	**Südbahn-Gesellschaft**	am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Sachsen betheiligten Verwaltungen	Eingereiht in Tarif-Classe des nebenbezogenen Verbandstarifes: 1	Görlitz S.St.B. über Triest oder Fiume seewärts	Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila, Küstendje	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Theil II, Heft 3 des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. November 1892 für den Export aus Sachsen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	3·31	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Nur für Ladungen nach Salonik, Dedeagatsch und Constantinopel 2) Nur für Thonwaaren 3) Nur für Papier und Pappe aller Art
			2							2·81				
			3a							2·80				
			3b							2·54				
			4a							2·81				
			4b							2·62				
			4c							2·54				
			5							2·54				
			6a							3·30				
			6b							3·27				
			7							2·08				
			8							2·12 2·39 2)				
			9							2·30				
			10a							2·81				
			10b							2·23				
			10c							2·14				
			11a							2·—				
			11b							1·94 1·92 *)				
			12							1·78				
			13a							2·—				
			13b							1·93 1·92 *)				
			14a							2·01				
			14b							1·95				
			15a							2·—				
			15b							1·94				
			16a							2·27				
			16b							2·20				
			17a							2·04				
			17b							1·96				
			18a							2·11				
			18b							1·95				
			19a							2·12 2·11 3)				
			19b							2·04 2·03 3)				
			20							2·21				
			21							2·21				
			22							2·14				
			23a							2·18				
			23b							2·09				
			24							2·10				
			25							2·40				
			Ausnahmetarif B a							2·11				
			Ausnahmetarif B b							1·95				
										Gulden ö. W. Gold				
1714	**Südbahn-Gesellschaft**	übrigen am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt	den im Tarife, Theil II, Heft 1 und 2, des Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehres über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) mit Frachtsätzen der Classen 6a und 6b versehenen Stationen	Salonik und Constantinopel		Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	Die bezüglichen Frachtsätze der Classen 6a und 6b des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes, Theil II, Hefte 1 und 2, erhöht um 50 kr. Gold zu Gunsten des Oesterr. Lloyd	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1715	Südbahn-Gesellschaft	Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kgl. ungar. Staatseisenbahnen und des Oesterr. Lloyd	Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt, bezw. nur in Stroh verpackt	Teschen über Triest oder Fiume seewärts	Salonik und Constantinopel	Bei Anwendung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes (nach Hafenplätzen der Levante) und bei a) Aufgabe als Stückgut b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief c) „ „ „ 10000 kg „ „ „ „	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	a) 4·24 b) 3·42 c) 2·86 Gulden ö. W. Gold	Verschieden	Im Kartirungswege		
1715			Möbel aller Art und Möbelbestandtheile, nur wenn verpackt		Salonik Dedeagatsch, Constantinopel					a) 3·74 b) 2·92 c) 2·36				
1715					Piräus, Syra, Smyrna, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer) Küstendje (im Winter)					a) 3·74 b) 3·21 c) 2·54				
1716	Südbahn-Gesellschaft	am Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Oesterreich-Ungarn betheiligten Verwaltungen	Glaswaaren, als: Hohlglaswaaren aller Art (auch in Verbindung mit unedlen Metallen oder in Geflechten), auch Glasballons, nur wenn verpackt	Böhm.-Leipa über Fiume seewärts	Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer) und Küstendje (im Winter)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Levantetarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892	Directe Frachtsätze bestehen nicht	2·86 Gulden Gold österr. Währung	Verschieden	Im Kartirungswege		
1716				Böhm.-Leipa über Triest seewärts						2·68 Gulden Gold österr. Währung				
1717	Südbahn-Gesellschaft	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, k. k. österr. Staatsbahnen, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft u. Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd	Diverse Güter	Kreibitz-Teichstadt über Triest und Fiume seewärts	Hafenplätze der Levante, und zwar Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Constantinopel, Burgas, Varna, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter)	Unter Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Jänner 1891 giltigen Tarifes, Theil I, für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante (für den Export aus Oesterreich) vom 1. Jänner 1892		Die im nebenbezogenen Tarife für Schönlinde angegebenen Frachtsätze		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1718	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Wein und Most	Wr. Neustadt	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.) und vice versa		Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	40 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	8 Heller	Im Kartirungswege		
1719			Tabak und Tabakmaterial	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr. Neustadt				Variabel	48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	Variabel			
1720			Getreide, Kleie und Gerstenschrot	Wien (Matzleinsdorf) und Wien (E.W.A.)	Wr. Neustadt				48 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	40 Heller incl. Auf- und Ablegegebühr	8 Heller			
1721			Wagenfett	Wr. Neustadt		Sendungen dürfen nicht nach Budapest und südlich Budapest gelegenen Stationen, und zwar auch nicht per Donauschiffahrt weiter verfrachtet werden			Heller	Heller	Heller			
					Wien (Matzleinsdorf)				52	40	12			
					Wien (E.W.A.)				52	40	12			
					Klein-Schwechat				52	40	12			
1722			Mineralkohle	Graz S.B. und Leoben S.B.	Wien (E.W.A.) und Centralfriedhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. — Das Aufladen hat durch Parteiorgane zu erfolgen. Diese Kohlen dürfen nicht für Etablissements, welche in Wienersdorf, Josefsthal, Tribuswinkel, Teesdorf und Ginselsdorf gelegen sind, bestimmt sein			Variabel	64 Heller incl. Ablegegebühr	Variabel			
				Graz S.B.					Heller	Heller	Heller			
					Maria-Lanzendorf				83·0	70	13·0			
					Biedermannsdorf				80·6	70	10·6			
					Traiskirchen				76·6	69	7·6			
					Trumau				74·6	69	5·6			
					Ob.-Waltersdorf				73·6	68	5·6			
					Tattendorf				72·0	68	4·0			
					Kl.-Wolkersdorf				67·0	64	3·0			
					Pitten				70·0	66	4·0			
					Erlach				68·6	66	2·6			
					Seebenstein				72·0	68	4·0			
					Scheiblingkirchen				74·6	70	4·6			
					Edlitz				77·0	70	7·0			
					Aspang				81·0	71	10·0			
1723	Südbahn-Gesellschaft	K. k. priv. Graz-Köflacher Bahn	Frachtgüter für Regiezwecke der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz	Sämmtlichen Stationen der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn	Preding-Wieselsdorf und vice versa	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen an die Betriebsleitung der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz adressirt sein oder von derselben zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1986 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der k. k. priv. Graz-Köflacher Bahn	Verschieden	0·3 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km incl. Manipulationsgebühr	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1724	**Südbahn-Gesellschaft**		M a i s	S z i s z e k	Wien (Matzleinsdorf)	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 400 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen.	Bis Ende December 1895	Anhang zum Localtarif	174 Heller incl. ungar. Steuer	140 Heller incl. ungar. Steuer	34 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1725	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Oele, mineralische, in Fässern, der Position 0—7 des Tarifes, Theil I	Wien (Matzleinsdorf) loco	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	47·8 kr.		Im Kartirungswege		
1726	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Kalk der Pos. K, 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Schleppbahn bei Bystrowan km 4·5/6 oder umgekehrt	Olmütz (k.k.St.B.) loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif		2·5 kr.		Im Kartirungswege		
1727	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Hopfen in Ballen cylindrischer oder runder Form von mindestens 100 kg Eigengewicht pro Ballen	A u s c h a oder umgekehrt	Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.) Eger (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut in jedem Quantum. 2. Erfüllung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. November 1895 bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1896	Tarif, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes, vom 1. Juli 1894 und gegenwärtig bestehender Localgütertarif der Localbahn Gr.-Priesen-Wernstadt-Auscha	Es bestehen keine directen Frachtsätze	189 Heller 306 Heller		Im Kartirungswege		
1728	**K.F.N.B.**		Zinkerze, rohe	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1894, Post 2514, für rohe Zinkerze von den unter a) angeführten Auflieferungsstationen festgesetzte Frachtnachlass von 4·5 Markpfennigen pro 100 kg wird mit Rücksicht auf die in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" bei Aenderung der Coursdifferenzen vorbehaltene Modification mit Giltigkeit vom 1. November 1895 bei Aufrechthaltung aller sonstigen Bestimmungen des Zugeständnisses auf 7 Markpfennige pro 100 kg erhöht.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1729	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Freudenthal (M.S.C.B.)	Reichenberg (S.N.D.V.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 5. November 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	77 kr.	75 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1730	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	**Die im Verordnungs-Blatte Nr. 4 ex 1895, unter fortlaufender Nr. 87 und 88, enthaltene Publication für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen wird dahin abgeändert, dass die Frachtsätze ab Baja und Zombor vom dritten Tage nach Erscheinen der gegenwärtigen Publication auch auf solche Sendungen Anwendung finden, welche von den Stationen der Baja—Zombor—Ujvidéker Localbahn stammen. Von der Aufgabsstation bis Baja oder Zombor werden die tarifmässigen Frachtsätze gerechnet.**											

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Actiengesellschaft der Ostgalizischen Localbahnen herzustellenden Linie Tarnopol—Kopyczyńce ist in der Theilstrecke **Ostrów—Trembowla** die **Ausführung der restlichen Arbeiten des Unterbaues, dann aller Ober- und Hochbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken und der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Einheitspreise, getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecke	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen, Grenzsteine	Hochbau	Zusammen
Ostrów—Mikulińce	2	9·08865 22·88180	13·86010	123.740	48.746	2.416	21.000	195.902
Mikulińce—Trembowla	3	22·88180 35·255	12·37352	182.042	45.179	2.253	26.000	255.474
		Zusammen .	26·23362	305.782	93.925	4.669	47.000	451.376

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (Wien, XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung II in Tarnopol (Michiewiczgasse 38) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 20. November 1895, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder betreff welcher der Erlag des für das Baulos 2 mit fl. 9.700·— ö. W. und für das Baulos 3 mit fl. 12.400·— ö.W. festgesetzten Vadiums nicht rechtzeitig vor Einbringung des Offertes erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im October 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 128. **Wien, 31. October 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Des hohen Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 5. November zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Wlaschim, eventuell Jemništ der Localbahn Beneschau-Wlaschim nach der Station Sternberg der Flügelbahn Rataj-Kacow.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Ingenieur Oswald Ziwotski in Wien mit dem Erlasse vom 23. Februar 1895, Z. 10.454 (Verordnungsblatt Nr. 40 vom 4. April 1895) ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Wlaschim, eventuell von der Station Jemništ der in Ausführung begriffenen Localbahn Beneschau-Wlaschim nach der Station Sternberg der Flügelbahn Rataj-Kacow der projectirten Localbahn Kolin-Čerčan auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 26. September 1895. Z. 56.036.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen nach der Südbahnstation Rann.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bergbaubesitzer Cajetan Faber in Wien mit dem Erlasse vom 30. März 1893, Z. 11.419, ertheilte und mit den Erlässen vom 26. September 1893, Z. 49.932, vom 14. April 1894, Z. 17.310, vom 2. October 1894, Z. 51.585, und vom 4. April 1895, Z. 18.947 (Verordnungs-Blatt Nr. 41 vom 11. April, Nr. 126 vom 31. October 1893, Nr. 67 vom 14. Juni und Nr. 121 vom 23. October 1894, Nr. 53 vom 7. Mai 1895), wiederholt verlängerte Bewilligung zu den Vorarbeiten rücksichtlich der intendirten normalspurigen Localbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen über Landstrass, Zirkle und Munkendorf nach der Station Rann der Linie Steinbrück—Rann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 4. October 1895. Z. 56.892.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Schwanenstadt nach Taufkirchen, eventuell bis zur Station Neumarkt-Kallham.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bürgermeister in Schwanenstadt, Johann Fuchs, mit dem Erlasse vom 21. April 1895, Z. 16.231 (Verordnungs-Blatt Nr. 55 vom 11. Mai 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Schwanenstadt der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg über Gaspoltshofen, eventuell über Haag und Aistersheim nach Taufkirchen bei Grieskirchen, eventuell bis zur Station Neumarkt-Kallham der k. k. Staatsbahnlinie Wels—Passau auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 10. October 1895. Z. 55.816.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 29. October 1895, Z. 62.806, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 15. October 1895 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, die am 26 September d. J. eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Temesvár—Nagy-Szent-Miklós in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

In Folge dieser Mittheilung ist gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens die Liste im Titel:

Oesterreich-Ungarn. II. Ungarn
1. Ungarische Staatsbahnen
mit: k² Localbahn Temesvár—Nagy-Szent-Miklós

ergänzt worden, wovon die betheiligten Staaten gemäss Art. 57, Z. 1, mit Benachrichtigungsschreiben des genannten Centralamtes vom 22. October d. J. Kenntniss erhalten haben. Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst ist von der Eröffnung ihres Betriebes an zu rechnen, nachdem dieser von den dem internatinalen Uebereinkommen bereits unterstehenden Ungarischen Staatsbahnen besorgt wird.

Wien, am 29. October 1895.

Betriebseröffnung der Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz-Stadt.

Am 28. October 1895 wurde die Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz-Stadt dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt in der Station Nakři-Netolitz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger und führt über die Stationen, bezw. Halte- und Ladestellen Radomilitz, Libejitz und Rabin nach Netolitz-Stadt.

Die Stationen Rabin und Netolitz-Stadt wurden für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestelle Libejitz für den Personenverkehr, sowie für den Verkehr von Wagenladungsgütern und die Ladestelle Radomilitz nur für den Verkehr von Wagenladungsgütern in Benützung genommen.

Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und ist diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Pilsen unterstellt worden.

Wien, am 22. October 1895.

Verzeichniss

der amtlich untersuchten und den Vorschriften der internationalen Reblaus-Convention vom 3. November 1881 entsprechend befundenen Gartenanlagen Oesterreichs, aus welchen im Sinne der am 23. Jänner 1890, R.-G.-Bl. Nr. 16, publicirten Zusatzerklärung vom 15. April 1889 zur internationalen Reblaus-Convention nicht zur Kategorie der Rebe gehörige Pflanzen nach Vertragsstaaten auch ohne die im Artikel 3, Alinea 2, der Convention vorgesehene Bescheinigung der Behörde des Ursprungslandes versendet werden dürfen.

Post-Nr.	Ort der Gartenanlage	Kronland	Name des Besitzers und Art des Grundstückes
1	**Bielitz**	Schlesien	Franz Chlupatsch, Handelsgärtnerei.
2	**Bozen,** Spitalgasse 8	Tirol	Jakob Pittner, Gartenanlage.
3	**Castagnavizza** bei Görz	Küstenland	Anton Ferrant, Handelsgärtnerei.
4	**Eger**	Böhmen	Hess, Handelsgärtnerei.
5	**Eger**	„	Wolf, Handelsgärtnerei.
6	**Eisenberg** bei Komotau	„	Fürstl. Lobkowitz'sche Baumschule und Gewächshäuser.
7	**Feldkirch**	Vorarlberg	Fidel Summer, Handelsgärtnerei.
8	**Graz,** Körösistrasse 58 und 60	Steiermark	Wilhelm Klenert, Handelsgärtnerei und Baumschule.
9	**Graz,** Grabenstrasse 44 und 46	„	Paul Sprenger, Kunst- und Handelsgärtnerei.
10	**Hirschstetten** bei Stadlau	Niederösterreich	Freiherr von Pirquet'sche Gutsverwaltung.
11	**Nachod und Ratibořitz**	Böhmen	Prinz Wilhelm zu Schaumburg-Lippe'sche Zier- und Pflanzengärten.
12	**St. Peter** bei Görz	Küstenland	Martin Richter, Obstbaumschule.
13	**Prądnik czerwony** bei Krakau	Galizien	Heinrich Morgenstern, Handelsgärtnerei.
14	**Tisis** bei Feldkirch	Vorarlberg	Franz Dieterlé, Handelsgärtnerei.
15	**Triest,** Via Michelangelo 17	Küstenland	Martino German, Handelsgärtnerei.
16	**Triest,** Chiadino 233	„	Giulio Perotti, Handelsgärtnerei.
17	**Wien,** III. Heugasse 3	Niederösterreich	K. und k. Hofgarten Belvedere (Hofgärtner Jos. Wesely).
18	**Wien,** IV., Theresianumgasse 44 und Schmöllerlgasse 1 und 3	„	Nathaniel Freiherr von Rothschild'sche Ziergärtnerei.
19	**Wien,** XIX., Zehethofgasse 8	„	August Czulik, Handelsgärtnerei.
20	**Wisell**	Steiermark	Vincenz Veršec, Handelsobstbaumschule.

Durch dieses Verzeichniss wird jenes vom 29. August 1894 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 8. October 1895.

(Vergl. Verordnungs-Blatt 1894, Nr. 104, Seite 1769.)

Europäische Donau-Commission.

Frühjahrssession 1895.

II.

In schiffahrtspolizeilicher Beziehung lagen der Commission mehrere Anträge auf Abänderung von Bestimmungen des geltenden Schiffahrts- und Polizeireglements vor. Nach Berathung dieser Anträge beschloss die Commission, dem Artikel 32, Absatz 2, dieses Reglements eine solche Fassung zu geben, welche jeden Zweifel darüber ausschliesst, dass die dort vorgesehene Massregel für das Verhalten des thalgehenden Schiffes beim Begegnen eines bergfahrenden Schiffes in einer Stromenge nur für den Fall zu gelten hat, wenn das bergfahrende Schiff bereits in die Stromenge eingefahren ist. Eine Abänderung erfuhr ferners § 36 des Reglements, welcher von dem Vorfahren eines überholenden Dampfers an dem überholten Dampfer und von der Art und Weise handelt, wie die Absicht des Ueberholens dem vorausfahrenden Dampfer bekanntzugeben ist. Schliesslich wurde § 42 des Reglements, welcher von den besonderen Verhaltungsmassregeln für Remorqueure handelt, durch eine Bestimmung ergänzt, wonach die Schleppdampfer mit einem Maste von mindestens 15 m Höhe, von der Wasseroberfläche an gemessen, versehen sein müssen und tagsüber, wenn sie einen Convoi führen, an der Spitze dieses Mastes eine rechteckige, dunkelblaue Flagge von 6 Fuss Breite und 4 Fuss Höhe zu führen haben. Veranlassung zu letzterer Verfügung gab der Umstand, dass in der letzten Zeit die Schleppdampfer immer kleiner, die Schleppboote immer grösser und erstere daher nicht nur schwerer sichtbar, sondern auch weniger Herren der Bewegung des Schleppzuges wurden, so dass sich die Zusammenstösse mit den grossen Dampfern insbesondere beim Ausgange der Stromkrümmungen immer häufiger wiederholten. Zur Vermeidung dieser Vorkommnisse schien eine auf weite Strecken hin sich bemerklich machende Kennzeichnung der Schleppdampfer unerlässlich.

Die Frage der Zulässigkeit der Zahlung der Schiffahrtsgebühren in Galatz wurde von der Commission wegen vielfacher dagegen sprechender Bedenken abweislich entschieden und beschlossen, an dem bisherigen Modus, die Gebühren nur in Sulina einzuheben, auch ferner festzuhalten. Die Frage, inwieweit die Schiffahrtscasse in Sulina ermächtigt werden könnte, Zahlungen von Schiffahrtsgebühren in Noten der rumänischen Bank anzunehmen, wurde auf die nächste Herbstsession vertagt.

In technischer Beziehung nahm die Commission den üblichen Jahresbericht ihres berathenden Ingenieurs entgegen. Derselbe constatirt vor Allem den guten Zustand der Bauten der Commission. Die Erhaltung der Dämme sei in der abgelaufenen Campagne sehr leicht gewesen und habe nur wenig Material erfordert; ebenso sei bei dem guten Zustande der Schiffahrtsstrasse und da keine schädlichen Hochwässer eintraten, eine Baggerung im Sulina-Arme nicht nothwendig gewesen. Umso grössere Baggerungen mussten dagegen bei Zeglina, wo die wiederholten Hochwässer des Sereth häufige Versandungen verursachten, vorgenommen werden. Die Dämme zur Verengung der Mündung werden programmmässig gebaut; der zwischen denselben an der Vertiefung der Fahrrinne arbeitende Bagger „Percy Sanderson" ist mit Erfolg thätig und hat in der Zeit vom 1. October bis 31. December 1894 84.140 m³ Sand und Schlamm ausgehoben. In des 18. Meile wurden drei Spornbauten in der Gesammtlänge von 420 Fuss neu hergestellt und drei bereits bestehende Spornbauten um 145 Fuss verlängert. Zwischen der 19. und 20. Meile wurden zwölf Sporne um zusammen 655 Fuss verlängert, zwischen der 20. und der 22. Meile zehn Sporne und einer neu gebaut. Der Bericht wirft weiters einen Rückblick auf den zwischen dem 8. und 18. Meilensteine hergestellten grossen Durchstich und constatirt, dass die effectiven Kosten desselben per 3,444.389 Frcs. 66 Cts. hinter dem Voranschlage per 3,809.647 Frcs. um 365.257 Frcs. 34 Cts. = $9\frac{1}{2}$ pCt. zurückgeblieben sind. In dem neu geplanten Durchstiche zwischen der 31. und 37. Meile sind durch die drei Bagger „Delta", „Hartley" und „Sulina" in der Zeit vom März bis Ende December 1894 1,130.159 m³ ausgehoben worden. Die drei in Tschatal d'Ismailia, St. Georg und am Felsen von Tultscha angebrachten Lindberg'schen Feuer 6. Ordnung haben, seitdem sie am 12. Mai 1894 das erstemal angezündet wurden, zur Befriedigung der Schiffahrt geleuchtet.

Die Finanzlage der Commission betreffend, wurde constatirt, dass die Einnahmen an Schiffahrtsgebühren in der Zeit vom 1. Jänner bis zum 30. April d. J. 272.510 Frcs. 55 Cts. betragen haben, somit gegenüber der gleichen, einen Eingang von 573.270 Frcs. 6 Cts. aufweisenden Periode des Vorjahres um 300.759 Francs 51 Cts. zurückgeblieben sind. Im Allgemeinen stellten sich Einnahmen und Ausgaben folgendermassen: Einnahmen: 722.607 Frcs. 38 Cts., darunter Eingänge an Schiffahrtsgebühren 272.510 Frcs. 55 Cts., Spitals, Aich- und Flusslootsengebühren 632 Frcs., Zinsen, Eingänge an fälligen Coupons, Coursgewinn 23.490 Frcs. 90 Cts., Vortrag aus dem Vorjahre 425.973 Frcs. 93 Cts.; Ausgaben: 517.461 Frcs. 69 Cts., so dass sich ein Ueberschuss von 205.145 Frcs. 69 Cts. ergibt, welcher folgendermassen angelegt ist: Provisorisch in Effecten 11.137 Frcs. 13 Cts., bei verschiedenen Bankiers in Wien, London, Paris, Rom und Berlin 84.369 Frcs. 61 Cts., Cassestand in Sulina und Galatz 109.638 Frcs. 95 Cts. Das Budget für das laufende Jahr wurde endgiltig mit 2,462.973 Frcs. in den Einnahmen und 2,292.340 Francs in den Ausgaben festgestellt, was einen Ueberschuss von 170.633 Frcs. ergeben würde.

Das Gesuch der englischen Schiffahrts-Unternehmung Johnston Company in Liverpool um Anerkennung als Postschiffahrts-Unternehmung und Zugestehung der den Postschiffahrts-Gesellschaften auf Grund des besonderen Reglements vom 21. Mai 1890 eingeräumten tarifarischen Begünstigungen wurde in der üblichen Weise einer Enquêtecommission zugewiesen, welche dasselbe zu prüfen und insbesondere die bedienten Linien und die Fahrordnungen, die Vorkehrungen für den Personentransport und alle sonstigen für und gegen die Behandlung als Postschiffe sprechenden Umstände zu untersuchen und der nächsten Plenarsitzung Bericht zu erstatten hat.

Zum Flusslootsenwesen stellte der türkische Delegirte einen die vollständige Reorganisation der bestehenden Einrichtungen betreffenden Antrag, dessen Erörterung ebenfalls der nächsten Herbstsession vorbehalten wurde.

Auch bezüglich der Frage der Tarifrevision und der Erhöhung der Gebühren für grössere Schiffe, denen allein die Vortheile gewisser in den letzten Jahren mit bedeutenden Auslagen unternommener Regulirungsarbeiten zugute kommen, wurden mehrere Anträge vorgebracht, die eingehende Erörterung hierüber jedoch dem nächsten

Plenum, auf welches schon in der letzten Herbstsession die Revisionsfrage vertagt worden war, vorbehalten.

Die Commission erledigte schliesslich eine Reihe Personalangelegenheiten, als: Ernennungen, Gehaltsvorrückungen, Unterstützungen, Pensionen, und bewilligte der katholischen Kirche in Sulina eine Subvention von 1000 Francs, worauf die Session geschlossen wurde.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 421. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. October ergreift das Wort

Finanzminister Dr. Ritter v. Biliński:

Hohes Haus! Mit Allerhöchster Genehmigung habe ich die Ehre, den Staatsvoranschlag für das Jahr 1896 auf den Tisch des hohen Hauses zu legen. Ich werde der bisherigen Uebung gemäss vor allem Anderen in der allerkürzesten Form die Hauptziffern aus dem neuen Staatsvoranschlage zur Kenntniss des hohen Hauses bringen und werde mir dann erlauben, die Consequenzen, welche die Regierung aus dem heurigen Budget zu ziehen genöthigt ist, etwas ausführlicher darzulegen.

Das Gesammterforderniss für das Jahr 1896 beträgt rund 662 Millionen. Dasselbe enthält gegenüber dem Jahre 1895 ein Plus von 18 Millionen.

Auf die einzelnen Posten übergehend, erlaube ich mir, Nachstehendes mitzutheilen: . . . . . .

Im Handelsministerium ergibt sich ein Mehrerforderniss von 14,200.000 fl., darunter allerdings 2 Millionen Gulden für Annuitätenvergütung an die Staatsschuld, weil heuer die betreffenden Ressortschulden rechnungsmässig auch in dem betreffenden Ministerialetat durchgeführt werden. Die Hauptgründe: Erhöhung des restlichen Plus und des Credites für die Gewerbe- und Handelsförderung, für Studien über Schiffahrtscanäle, im Postdienste für Personalvermehrung und Verbesserung der Systemisirung (Plus von 1,092.000 fl.), bei den sachlichen Auslagen der Post ein Plus von 1,063.000 fl. — allerdings, wennn ich hinzufügen darf, ausserordentliche Erhöhungen, die im nächsten Jahre sich nicht wiederholen dürften. Dann Bauten von Post- und Telegraphengebäuden u. s. w., für den Staatseisenbahnbau ein Plus von $2^1/_2$ Millionen Gulden, dann eine Erhöhung der Ausgaben für den Staatseisenbahnbetrieb, welche auf grossen Streckenzuwachs zurückzuführen ist, weil neue Linien verstaatlicht worden sind, endlich Aufbesserung der Statussystemisirung. . . . . . .

Bei „Subventionen und Dotationen“ Plus 39.000 fl. wegen des Wegfalles verschiedener Posten für den Grundentlastungsfonds in Krain und Kärnten einerseits und des Zuwachses an Garantievorschüssen, darunter für die Valsugana-Bahn im Sinne des betreffenden Gesetzes.

Bei der Staatsschuld 3,820.000 fl.; da erscheint zunächst ein Mindererforderniss für die Tilgung der allgemeinen Staatsschuld von 1,800.000 fl. wegen Entfalles der Rückzahlungen der Laudemial-Entschädigungscapitale. Mit Rücksicht darauf beziffert sich das Tilgungserforderniss nur auf 10,600.000 fl. und das zur Begebung von Tilgungsrente mit 100 pCt. zu deckende Mehrerforderniss mit 7,287.000 fl. Drei Millionen Gulden sind nämlich aus laufenden Einnahmen auch heuer für die Tilgung bestimmt. Das Mehrerforderniss für die Staatsschuld der Reichsrathsländer beträgt 5,700.000 fl., hauptsächlich wegen der von mir bereits erwähnten Uebernahme des Prioritätendienstes verstaatlichter Bahnen auf den Etat der Staatsschuld, des Zuwachses von Ressortschulden (Wiener Telephon, Fahrpark-Anlehen der Staatsbahnen u. s. w.); bei Verwaltung der Staatsschuld resultirt ein Minus von 194.000 fl. in Folge Einschränkung der Staatsnoten-Erzeugung.

In der Bedeckung: Die Gesammtbedeckung beträgt für das Jahr 1896 662,900.000 fl.; sie ist gegenüber dem Jahre 1895 um 18,380.000 fl. höher. . . . . . .

Das Handelsministerium weist ein Plus von 13,586.000 fl. aus, und zwar beim eigentlichen Staatsaufwande 180.000 fl., Post 2,100.000 fl., Postsparcasse 169.000 fl., Staatsbahnbau 659.000 fl., Staatseisenbahnbetrieb 10,730.000 fl. Der Betriebsüberschuss bei den Staatsbahnen zeigt ein Plus von 2,675.000 fl., wobei allerdings neue Bahnen hinzugekommen sind. . . . . . .

Das hohe Haus sieht aus diesen wenigen Ziffern, dass auch das heurige Budget mit einem kleinen Ueberschusse abschliesst. . . . . . .

Wenn ich jedoch bei der Zusammenstellung dieses Staatsvoranschlages etwas weiter in die Zukunft blicke, und wenn ich aus den kurzen Erfahrungen, welche ich bei der endgiltigen Zusammenstellnng der Ziffern heuer gemacht habe, Schlüsse auf dasjenige ziehen will, was für das Jahr 1897 zu erwarten steht, so muss ich offen gestehen, dass sich mir das Bild durchaus nicht rosig darthut, und ich bitte, zu gestatten, dass ich ohne eine gekünstelte Schwarzseherei ganz offen und ehrlich dem hohen Hause darlege, was wir für das Jahr 1897 in der Bedeckung sowohl als im Erfordernisse zu erwarten haben. . . . .

Da finde ich nun, dass im nächsten Jahre und theilweise schon im Jahre 1897 eine Menge Ausgaben vorzusehen sind, welche theilweise nur einmal vorkommen, theilweise aber auch das Staatsbudget dauernd belasten werden. Wenn diese Gefahr so imminent ist, wie ich sie — ehrlich gesagt — sehe, so ist die Regierung verpflichtet, dem hohen Hause ebenso offen zu sagen, wie sie sich vorzubereiten gedenkt, um dieser Gefahr zu begegnen.

Was nun die einmaligen Ausgaben anbelangt, so sind vor allem Anderen die Auslagen für das Communicationswesen ins Auge zu fassen. Wir sind ziemlich stark mit dem Eisenbahnbau in Anspruch genommen. Nach den Wünschen — und ohne zu übertreiben — nach den gerechten Wünschen der Bevölkerung müsste in gewissen Gegenden dieser Eisenbahnbau eigentlich sich intensiver gestalten. Allein die Mittel für diesen Bau sind vorderhand noch nicht da.

Ich werde mir erlauben, nur Einiges über diejenigen Eisenbahnbauten anzuführen, welche theils begonnen, theils gewissermassen in der Schwebe sind oder den verehrten Herren vorschweben. Da ist vor allem Anderen die endgiltige Aufführung eines Baues, welcher aus gesammtstaatlichen Rücksichten in Angriff genommen worden ist, nämlich der Bau Halicz—Ostrów—Tarnopol, welcher vom Jahre 1897 ab noch 3 Millionen erfordern wird; ferner ausserdem müssen noch zwei Bahnen gesammtstaatlicher Natur in den östlichen Ländern in der nächsten Zeit zum Ausbau gelangen, und zwar Podwysokie—Chodorów, dann Chodorów—Stryj—Przeworsk—Rozwadów. Sodann kommen in den südlichen Ländern die nachstehenden Bauten in Betracht. Es sind durchaus Projecte ausgearbeitet; erstens die Linie Spalato—Arzano, durch welche die ökonomisch und politisch so wichtige Verbindung zwischen Bosnien und Dalmatien hergestellt wird, mit einem präliminirten Kostenaufwande von 7 Millionen, und zweitens die Herstellung einer zweiten Verbindung Triests mit der Monarchie. Diese Frage ist eine so alte, dass schliesslich etwas wird geschehen müssen, wenn das hohe Haus die Mittel dazu bewilligen wird. Nun sind die Ziffern sehr interessant. Denn wenn ich mich nicht in die Frage einmenge, welche von den Linien ausgebaut werden soll — bekanntlich ist noch nicht einmal in Triest eine Einigung in dieser Beziehung zu Stande gekommen — da dies nicht in erster Linie meine Sache als Finanzminister ist, so stellen sich die Ziffern bei den einzelnen Varianten nachstehend: Divacca—Lac soll 16 Millionen kosten, die Predil-Bahn, welche Manche wünschen, 27 Millionen und die Karawanken-Bahn 20 Millionen.

Irgend einer dieser Posten müsste also wahrscheinlich realisirt werden, wenn die zweite Verbindung zu Stande kommen soll. Dafür sind selbstverständlich ebenfalls keine Mittel vorhanden.

Was die Geldmittel für den Localbahnbau anbelangt, so sind sie durch die bisher beschlossenen Gesetze theilweise schon fixirt.

Das Gesetz, betreffend die Localbahnen vom Jahre 1894 erfordert eine Ausgabe von 943.000 fl. und das Gesetz vom Jahre 1895 eine Auslage Seitens des Staates von 2,796.000 fl.

Das ist nur der Neubau von Bahnen, wobei ich nur so erwähnen will, dass es grosse wirthschaftliche Gruppen gibt, welche neben den Bahnen auch noch Wasserstrassen gebaut wissen wollen, zu denen bekanntlich auch Geld erforderlich ist, und für welche vorderhand Privatunternehmer nicht aufgetrieben worden sind.

Dann kommen aber für die Ausgestaltung der Eisenbahnen noch eine Menge Mittel.

Das hohe Haus hat heuer in freigebiger Weise eine Auslage von 10 Millionen zur Vermehrung des Fahrparkes bei den Staatsbahnen beschlossen. Das hohe Haus wird leider, glaube ich, nicht mehr lange zu warten haben, um sich zu überzeugen, dass diese zehn Millionen nicht ausreichen; wenigstens sind die Interessenten alle der Ansicht, dass der Wagenpark noch nicht ausreicht, namentlich ist der Maschinenpark entschieden noch nicht ausreichend. Ich will durchaus nicht die Ziffern nennen; das hohe Haus wird sie rechtzeitig genug erfahren.

Wir führen übrigens eine Menge Hochbauten aus, und

zwar sowohl bei den Bahnen, als überall, wo der Staat für seine amtlichen Bedürfnisse Häuser zu bauen genöthigt ist. Wir haben z. B. im Jahre 1895 für Eisenbahnbauten 3,560.000 fl., im Jahre 1896 6 Millionen für Eisenbahnbauten eingestellt. Wenn man noch dazu nimmt, dass überdies anderweitige nützliche Investitionen von Zeit zu Zeit werden unentbehrlich werden, dass es z. B. grosse Gemeinden gibt, Landeshauptstädte — ich meine nicht im Nordosten, sondern im Allgemeinen in Oesterreich — welche ganz bedeutende Bedürfnisse haben, denen sie aus eigenen Mitteln absolut nicht beizukommen im Stande sind, wenn man ferner berücksichtigt, dass das hohe Haus immer geneigt ist, für unseren Seehafen Triest Hilfe zu bringen, welche doch nicht ausschliesslich in Steuerfreiheiten etc. bestehen kann, wenn man das Alles sich vorstellt, so kommt man zu ganz gewaltigen Summen, welche im Wege der laufenden Einnahmen unmöglich gedeckt werden können.

Wir haben bisher in dieser Beziehung sehr verschieden gehandelt. Manche dieser Auslagen sind in das laufende Budget als ausserordentliche Ausgaben eingestellt, andere Auslagen sind wieder im Wege von Specialcrediten gedeckt worden, z. B. für Telephonanlehen, für den Fahrpark u. s. w.

Einen Theil der Bauten pflegen wir schon jetzt im Wege eines sogenannten Investitionsfonds herzustellen, nur dass dieser Investitionsfonds nicht unmittelbar durch den Staat beschafft wird, sondern mittelbar durch die Eisenbahn-Gesellschaften auf Rechnung des Staates. Es ist ein wohlbekanntes Geheimniss, dass Eisenbahnen, welche verstaatlicht werden sollen, da sie zumeist mit ihren Linien nicht überaus gut bestellt sind, von der Regierung veranlasst werden, Investitionsdarlehen aufzunehmen, welche die Regierung zur Verzinsung und Amortisirung übernimmt, und aus diesen Investitionsfonds werden die betreffenden Herstellungen zu Stande gebracht.

Dieser Umstand scheint mir dahin zu führen, dass, so sehr gefährlich es auch ist, und ich werde das noch näher beleuchten, der Regierung doch nichts Anderes übrig bleibt, als entweder zu sagen, dass sie auf jede weitere Investitionsauslage verzichtet, wozu das hohe Haus, wie ich glaube, nicht gern seine Zustimmung geben würde, oder einen besonderen Fonds zu schaffen, aus welchem diese Ausgaben gedeckt werden.

Ich habe gesagt, dass es gefährlich ist. Es ist gefährlich mit Rücksicht auf das hohe Haus, und es ist gefährlich mit Rücksicht auf die Regierung, weil einer- und andererseits im Falle des Vorhandenseins eines Investitionsfonds sehr leicht der Appetit entstehen könnte, grössere Ausgaben vorzunehmen, die vielleicht sonst auf einige Jahre hinausgeschoben werden könnten.

Wenn ich also die Idee eines Investitionsfonds hier bespreche, ohne heute dem hohen Hause etwas Bestimmtes vorzuschlagen, so geschieht es, weil ich mir denke: Wenn man sich auf einen Investitionsfonds einlässt, müsste er von vornherein in seiner Gesammtsumme, in maximo, beschränkt werden, er müsste nicht eine Rentenschuld, sondern amortisirbar sein, und jede Ausgabe aus diesem Investitionsfonds dürfte nur über besonderes Gesetz vorgenommen werden.

Unter diesen Cautelen wäre, glaube ich, die Gefahr nicht zu gross. Ich leugne nicht, dass das eine Schuld sein wird. Das ist nicht zu vermeiden. Denn wenn wir eine neue Bahn kaufen und den Investitionsfonds übernehmen, so ist das auch eine Schuld, nur dass wir darüber nicht reden. Und wenn wir bei der Postsparcasse so viele Millionen borgen, so ist das auch eine Schuld. Die Schaffung eines Investitionsfonds würde auch die Folge haben, dass man im Stande wäre, die verschiedenartigen Darlehen, die bisher zu Stande gekommen sind, zu unificiren, und dass namentlich auch z. B. die Darlehen beim Postsparcassenamte, welche wenigstens meinem juristischen und ökonomischen Gewissen nicht so ganz genau entsprechen, getilgt werden könnten.

Man hätte dann auch für das laufende Budget den Vortheil, dass man nicht mehr das Capital, sondern nur die Zinsen, beziehungsweise die Amortisationsquote im laufenden Budget hätte, so dass z. B. wenn wir heuer nicht die sechs Millionen für die Eigenbauten als Erforderniss im Budget hätten, sondern diese sechs Millionen beim Investitionsfonds nehmen würden, welcher, nehmen wir an, mit Zinsen und Amortisation 4 pCt. kosten würde, wir im laufenden Budget als Ausgabe blos 240.000 fl. hätten. Es würde also Raum geschaffen werden für die laufenden Ausgaben des Budgets. Aber erlauben Sie, meine Herren, zu bemerken, dass diese sechs Millionen eine Kleinigkeit im Vergleiche zu demjenigen wären, was unser in nächster Zeit harrt. . . . . . .

Um nun auf die Bedeckung zu kommen, werde ich die directen Steuern sowohl als die indirecten Abgaben zu besprechen mir erlauben. . . . . . .

Einen Theil der neuen nothwendigen Einnahmen werden wir hoffentlich mit dem 1. Jänner nächsten Jahres im Wege der Seitens der Regierung in früherer Zeit beschlossenen Tariferhöhung auf den Staatsbahnen beschaffen. Ich lehne die Verantwortung dafür durchaus nicht ab. Ich habe nicht als Finanzminister, wohl aber als Präsident der Staatsbahnen in dieser Sache gearbeitet und bin nicht unzufrieden, dass ich mir unwillkürlich vorgearbeitet habe, ein wenig die Einnahmen zu erhöhen. Es wird, wie die verehrten Herren sehen werden, bei dieser Gelegenheit für den Export- und Fernverkehr das Nöthige geschehen, damit bei dieser Reform volkswirthschaftlich kein Schade entstehe. Wenn die Herren mich bei der Gelegenheit der Tarife fragen würden, wie ich mich zur Eisenbahnverstaatlichung stelle, so muss ich sagen, dass das in das Ressort meines hochverehrten Herrn Collegen vom Handel fällt. Ich meinerseits kann nur sagen, ich könnte einer Verstaatlichung nur dann zustimmen, wenn sie volkswirthschaftlich nützlich und finanziell vortheilhaft ist. . . . . . .

Die Erläuterungen, auf welche sich Se. Excellenz der Herr Finanzminister in seiner Rede bezogen hat, geben nachstehendes Bild der Finanzlage:

Im Staatsvoranschlage für das Jahr 1896 wird das Gesammterforderniss mit . . . . 662,691.582 fl.
die Gesammtbedeckung mit . . . . 662,902.808 fl.
präliminirt, so dass sich ein Ueberschuss von 211.226 fl.
ergibt.

Im Finanzgesetze für das Jahr 1895 wurde das Erforderniss mit . . . . 644,481.087 fl.
die Bedeckung mit . . . . 644,518.696 fl.
festgesetzt, was einen Ueberschuss von . . . 37.609 fl.
bedeutet.

Die für das Jahr 1896 nach dem vorliegenden Voranschlage resultirende Ueberschussziffer erscheint somit um 173.617 fl. höher, als jene des Finanzgesetzes pro 1895.

Bei Vergleichung dieser beiden Ueberschussziffern darf jedoch der Umstand nicht ausseracht gelassen werden, dass im Staatsvoranschlage für das Jahr 1895 eine ganz exceptionelle Post von 3,000.000 fl. für unverzinsliche Vorschüsse und Unterstützungen anlässlich des Erdbebens in Krain und Steiermark eingestellt war.

Wird diese Post, welcher im Budget für das künftige Jahr keine ähnliche gegenübersteht, von dem für das laufende Jahr finanzgesetzlich bewilligten Gesammterfordernisse, wie es im Interesse einer materiell richtigen Vergleichung wohl geschehen muss, in Abschlag gebracht, so zeigt sich, dass der pro 1896 präliminirte Ueberschuss eigentlich um 2,826.383 fl. geringer ist, als der für das Jahr 1895.

Ungeachtet der minder günstigen budgetären Gesammtlage kann übrigens auch nach dem vorliegenden Voranschlage wie in den Vorjahren die Heranziehung eines Betrages von drei Millionen Gulden aus den laufenden Einnahmen behufs theilweiser Bedeckung des Erfordernisses für die Tilgung der allgemeinen Staatsschuld in Aussicht genommen werden.

Die zwischen dem vorliegenden Voranschlage und dem pro 1895 bestehenden wesentlichen Differenzen sind folgende:

A. Erforderniss.

Die absolut und relativ bedeutendste Steigerung des Erfordernisses weist der Etat des Handelsministeriums auf.

Von dem Mehrerfordernisse dieses Etats per 14,276.030 fl. entfallen indessen . . . . 2,084.562 fl. auf die Neueinstellung einer Vergütung für die Annuitäten der Ressortschulden des Handelsministeriums (Fahrparksanlehen der Staatsbahnen, Anlehen für Verstaatlichung von städtischen Telephonnetzen und Triester Lagerhausanlehen) an den Etat der Staatsschuld. Wird von dieser vom Standpunkte des Gesammtbudgets als durchlaufend zu betrachtenden Post abgesehen, so verbleibt noch ein Steigerungsbetrag von 12,191.468 fl.

Letzterer Betrag wird nun allerdings durch die Erhöhung der Einnahmen des Handelsressorts per 13,586.140 fl. mehr als aufgewogen, so dass die Bilanz dieses Resorts pro 1896 gegenüber dem Jahre 1895 um . . . . 1,394.672 fl. gebessert erschiene.

Anders gestaltet sich jedoch die Bilanz des Handelsministeriums, wenn dieselbe vom Standpunkte des Gesammtbudgets betrachtet und wenn somit auf jene Actionen Rücksicht genommen wird, welche zwar vom Handelsministerium initiirt, beziehungsweise durchgeführt wurden, deren finanzieller Effect aber zum Theil im Etat der Staatsschuld, ferner in jenem für Subventionen und Dotationen zum Ausdrucke kommt.

Im Sinne dieser Betrachtungsweise stellen sich nachstehende pro 1896 in den letztgenannten Etats erscheinende Erfordernisse eigentlich als Aufwand des Handelsministeriums dar. Es sind dies die Erfordernisse für Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen der verstaatlichten Eisenbahnen:

Laibach-Stein per	33.880 fl.
Lemberg-Czernowitz-Suczawa	438.000 fl.
der Mährischen Grenzbahn per	398.056 fl.
der Böhmischen Westbahn per	2,266.934 fl.
der Mährisch-schlesischen Centralbahn per	597.152 fl.
die Erfordernisse für Tilgung und Verzinsung	
a) des aus Anlass der Verstaatlichung des Wiener Telephons aufgenommenen Anlehens per	296.000 fl.
b) des neuen Fahrparkanlehens der Staatsbahnen per	499.390 fl.
endlich das Garantieerforderniss für die die Staatsgarantie geniessenden Localbahnen per	49.700 fl.
Summa	4,579.112 fl.

Wird nun der Betrag von 4,579.112 fl. als weitere Erhöhung des Aufwandes des Handelsministeriums der obigen, die Bilanzverbesserung pro 1896 repräsentirenden Ziffer von . . . 1,394.672 fl. gegenübergestellt, so ergibt sich, dass der Etat des genannten Ministeriums vom Standpunkte des Gesammtbudgets pro 1896 gegenüber 1895 eine um 3,184.440 fl. ungünstigere Gestaltung aufweist.

Das obbezifferte Brutto-Mehrerforderniss des Handelsministeriums von 14,276.030 fl. beruht im Wesentlichen auf Mehransprüchen in der Höhe von 492.720 fl. beim eigentlichen Staatsaufwande,

von 2,683.300 fl. bei der Post- und Telegraphenanstalt,
von 169.140 fl. beim Postsparcassenamte,
von 2,534.000 fl. beim Staatseisenbahnbaue,
von 8,758.370 fl. beim Staatseisenbahnbetriebe und der Bodensee-Dampfschiffahrt und auf einem Minderanspruche von 369.030 fl. beim Titel „Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen“.

Von dem Mehranspruche per 492.720 fl. für „den eigentlichen Staatsaufwand“ entfallen 452.172 fl. auf die Vergütung der Annuität der Triester Lagerhausanlehen an den Etat der Staatsschuld.

Der restliche Mehraufwand von 40.548 fl. wird überwiegend durch die Erhöhung des Credits für Gewerbe- und Handelsförderung (um 19.500 fl.), Personalvermehrungen bei der Centralleitung der Gewerbe-Inspection und im Aichdienste, durch die Erhöhung des Credites für Studien über die Anlage von Schiffahrts-Canälen (um 6000 fl.), endlich durch erhöhte Auslagen beim Betriebe der k. k. Lagerhäuser in Triest gegenüber dem Wegfalle einiger Extra-Ordinarial-Credite im Aichdienste, sowie im Hafen- und Seesanitätsdienste veranlasst.

Was speciell den Triester Lagerhausbetrieb betrifft, so erreicht der Staatszuschuss für denselben bei Berücksichtigung der für die beiden Lagerhaus-Anlehen zu leistenden Annuitätenzahlung einerseits und der Steigerung der Einnahmen aus dem Lagerhausbetriebe andererseits nach dem vorliegenden Voranschlage die Ziffer von . . . 318.490 fl.
d. h. derselbe ist um . . . 45.290 fl.
höher als im Jahre 1895.

Das Erforderniss für den „Staatseisenbahnbau“ erfährt eine Erhöhung um . . . 2,534.000 fl.
d. h. bis auf 6,094.000 fl.

Es werden nämlich präliminirt:

für den Bau der
Eisenbahn Halicz-Ostrów 2,186.000 fl. (+ 886.000 fl.);
Localbahn Lindewiese-Barzdorf 613.000 fl. (— 387.000 fl.);
Localbahn Niklasdorf-Zuckmantel 295.000 fl. (+ 45.000 fl.);
Eisenbahn Podwysokié-Chodorów 2,000.000 fl. (+ 1,990.000 fl.);
endlich für den Bau der Eisenbahn Beraun-Dušnik (als neues Erforderniss) 1,000.000 fl., während das pro 1895 präliminirte Erforderniss von einer Million für den Bau der Eisenbahn Stanislau-Woronienka entfällt.

Von dem Gesammtanspruche per 6,094.000 fl. bilden aber nur 4,186.000 fl. ein effectives Erforderniss, da die Credite für die Bahnbauten Lindewiese-Barzdorf, Niklasdorf-Zuckmantel und Beraun-Dušnik durch die gleiche hohe Bedeckung (Heranziehung der Investitionsfonds der österreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft und der Böhmischen Westbahn, sowie Interessentenbeiträge) ausgeglichen werden.

Das Mindererforderniss von . . . 369.030 fl. im Titel „Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen“ rührt von dem Wegfalle des Staatsbeitrages per 400.000 fl. für den Bau der Murthalbahn im Zusammenhange mit der Sicherstellung des Erfordernisses von 30.970 fl. für mehrere böhmische Localbahnen her.

Die letztere Ziffer ist nur das Annuitätenerforderniss für jene Darlehen, welche im Sinne des Artikel VIII des Gesetzes vom 22. Juni 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 129) behufs Bedeckung der mit dem citirten Gesetze für den Bau der betreffenden Bahnen bewilligten Staatsbeiträge bei der böhmischen Landesbank aufgenommen werden.

In dem Mehrerfordernisse von . . . 8,758.370 fl. beim Titel „Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt“ ist als Vergütung für die Annuitäten der Fahrparkanlehen der Staatsbahnen an den Etat der Staatsschuld ein Betrag von 1,176.390 fl. enthalten.

Wird von diesem letzteren Betrage abgesehen, so erübrigt noch eine Summe von 7,581.980 fl., von welcher 5,324.060 fl. das Plus im Ordinarium und 2,257.920 fl. jenes im Extra-Ordinarium darstellen.

Bei Beschränkung der Vergleichung auf den Staatseisenbahnbetrieb reducirt sich das Gesammt-Mehrerforderniss auf . . . 7,573.280 fl.
und zwar auf 5,317.960 fl. im Ordinarium und auf 2,255.320 fl. im Extra-Ordinarium.

Der Mehranspruch im Ordinarium ist zum grössten Theile das Ergebniss einer Erhöhung des Aufwandes für persönliche Ausgaben um 2,832.900 fl., für sachliche Betriebserfordernisse um 3,184.410 fl., ferner der Auslagen für den Localbahnbetrieb um 491.900 fl. und einer Verminderung der Auslagen für das Salzgeschäft um 427.600 fl. und des Erfordernisses an vertragsmässigen Zahlungen für Verzinsung und Amortisation um 716.610 fl.

Der grössere Theil der erwähnten Steigerungen findet seine Erklärung in dem Zuwachse neuer Strecken — namentlich der Böhmischen Westbahn, der Mährisch-schlesischen Centralbahn, mehrerer Localbahnen und der in das Präliminare früherer Jahre nur mit dem Nettoerträgnisse einbezogenen Wiener Verbindungsbahn.

Ueberdies wirken mit bei der Steigerung der persönlichen Ausgaben die im laufenden Jahre durchgeführte, dieses aber nur zur Hälfte belastende Neusystemisirung des Personals, die — nur während der zweiten Hälfte des Jahres 1895 in Wirksamkeit gewesene — Erhöhung der Quartiergelder, die weitere Durchführung der Arbeiterstabilisirung, die Wächterbezüge und Aufbesserung der Taglöhne, endlich die Erhöhung der Beiträge zu den Humanitätsinstituten. Bei der Steigerung der Ansprüche für sachliche Betrieberfordernisse wirken mit die vermehrten Arbeiten am Ober- und Unterbau, die Erneuerung von Bureau-, Telegraphen- und Stationseinrichtungen, die erhöhte Thätigkeit im Zugförderungs- und Werkstättendienst, Mehrauslagen für Gebäude und Fahrparkserhaltung, erhöhte Steuerleistung etc. etc.

Das Mindererforderniss für das Salzgeschäft ist auf den auch im Einnahmenpräliminare zum Ausdruck kommenden Rückgang dieses Geschäftes, jenes für vertragsmässige Zahlungen auf die Ueberstellung einiger Posten in den Etat der Staatsschuld zurückzuführen.

Das Mehrerforderniss von 2,255.320 fl. im Extra-Ordinarium des Staatseisenbahnbetriebes ist zum grösseren Theile rechnungsmässiger Natur; es werden nämlich die Investitionsfonds verstaatlichter Eisenbahnen mit einem gegenüber 1895 um 2,020.540 fl. erhöhten Betrage zur Durchführung von Investitionen herangezogen, und erscheint daher die Steigerung des ausserordentlichen Erfordernisses bis zu dem letzterwähnten Betrage durch die in der Bedeckung eingestellten Investitionsfondsquoten compensirt.

Im effectiven ausserordentlichen Erfordernisse (+ 234.780 fl.) verdienen von Mehr-, bezw. Neuansprüchen einer besonderen Erwähnung: jener per 80.000 fl. für die Erweiterung der Station und Werkstätte Wien, der Mehranspruch von 191.400 fl. für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien, die Einstellung der ersten Rate per 45.000 fl. für den Bau einer Volksschule und Capelle nächst der Arbeitercolonie-Anlage der Staatsbahnen in Neu-Sandec und der dritten Rate für die Herstellung eines zweiten Geleises in der Strecke Lemberg — Złoczów in dem gegenüber 1895 um 200.000 fl. erhöhten Ausmasse von 600.000 fl., endlich die Erhöhung des Credits für Versicherungsarbeiten bei Lehnen und Böschungen, sowie für Schutzbauten gegen Lawinenabstürze.

Das Capitel „Subventionen und Dotationen" zeigt einen Mehranspruch von . . . . 39.050 fl. Es resultirt nämlich einerseits bei den Subventionen und Dotationen an Landesfonds, bezw. an Grundentlastungsfonds ein Mindererforderniss von 63.400 fl. und von 130.000 fl. in Folge Wegfalles des auf Grund des Gesetzes vom 17. Juni 1888, R.-G.-Bl. Nr. 121, betreffend die Regelung des Verhältnisses des Staates zum krainischen Grundentlastungsfonds, dem Lande Krain bisher geleisteten Beitrages von 63.400 fl., sowie des auf Grund des Gesetzes vom 11. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 170, dem Grundentlastungsfonds des Landes Kärnten bisher erfolgten unverzinslichen Vorschusses von 130.000 fl., andererseits mussten jedoch die Subventionen und Dotationen an Verkehrsanstalten mit einem um 232.450 fl. höheren Betrage veranschlagt werden.

Letzteres Mehrerforderniss beruht im Wesentlichen auf der durch die voraussichtlichen Betriebsüberschüsse und die garantirten Reinerträge bedingten Präliminirung höherer Garantievorschüsse für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn und für das Ergänzungsnetz der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie auf dem Zuwachse eines Garantievorschusses für die Valsugana-Bahn gegenüber der Herabsetzung der Vorschüsse für einige andere, die Staatsgarantie geniessende Localbahnen.

B. Bedeckung.

Im Etat des Handelsministeriums weist die Bedeckung gegenüber dem Jahre 1895 eine um 13.586.140 fl. höhere Ziffer auf.

Dieses Plus setzt sich im Wesentlichen zusammen aus der Präliminirung von Mehreinnahmen von 184.320 fl. beim eigentlichen Staatsaufwand,
2,168.040 fl. beim Post- und Telegraphenbetriebe,
169.140 fl. beim Postsparcassenamte,
659.240 fl. beim Staatseisenbahnbau und
10.730.130 fl. beim Staatseisenbahnbetrieb und der Bodensee-Dampfschiffahrt gegenüber dem Wegfalle der Beitragsleistung per 330.000 fl. des Herzogthums Steiermark für die Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg.

Das Plus per 184.230 fl. beim eigentlichen Staatsaufwande beruht namentlich auf der Höherpräliminirung der Kostenvergütung bezüglich der von der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, bezw. vom Localbahnamte aufgestellten Eisenbahnprojecte und der Gebühren für die staatliche Ueberwachung des Localbahnbaues, ferner auf der dem thatsächlichen Erfolge entsprechenden, bedeutend höheren Veranschlagung der Aichgebühren und auf der Steigerung der Einnahmen aus dem Lagerhausbetriebe. Letztere kann trotz des durch die Tarifermässigung veranlassten Ausfalles bei der Post „Lagerzinse" mit Rücksicht auf den die anderen Einnahmsquellen der Lagerhäuser günstig beeinflussenden Verkehrsaufschwung in Aussicht genommen werden.

Die Mehreinstellung beim Staatseisenbahnbau per 659.240 fl. erklärt sich durch das bereits bei Erörterung des Erfordernisses dargelegte Ausmass der Heranziehung der Investitionsfonds verstaatlichter Bahnen für den Bahnbau und der Interessentenbeiträge.

Die Erhöhung der Einnahmenziffer im Titel „Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt per . . . . 10,730.130 fl. combinirt sich aus einem Plus von . . . . 10,760.620 fl. beim Staatseisenbahnbetriebe und einem Minus von 30.490 fl. bei der Bodensee-Dampfschiffahrt.

An der Erhöhung der Bedeckung beim „Staatseisenbahnbetriebe" per 10,760.620 fl. participiren die ordentlichen Einnahmen mit . . . . 8,740.200 fl. die ausserordentlichen mit . . . . 2,020.420 fl.

Was die Erhöhung der ordentlichen Einnahmen anbelangt, so konnten vor Allem die Transporteinnahmen des gesammten Staatsbahnnetzes um . . . . 9,038.500 fl. höher veranschlagt werden.

Bei dieser letzteren Steigerung ist in erster Linie der Streckenzuwachs (Linz—Donauumschlagplatz, Böhmische Westbahn, Mährisch-schlesische Centralbahn; Localbahnen: Lindewiese-Barzdorf und Niklasdorf-Zuckmantel, Halicz-Ostrów) und die Brutto-Präliminirung der Einnahmen der Wiener Verbindungsbahn unter den Transporteinnahmen mit einem Gesammtbetrage von . . . . 6,135.000 fl. in Rechnung zu ziehen.

Der Rest per . . . . 2,903.500 fl. repräsentirt die gegenüber dem Jahre 1895 veranschlagte Steigerung der Einnahmen des alten Netzes. Für diese ist nahezu ausschliesslich die im Hinblicke auf die thatsächliche Entwicklung der Einnahmen aus dem Personenverkehre und auf die im Budget pro 1895 nur theilweise berücksichtigte Reform der Personentarife vorgenommene Erhöhung der Einnahmen aus diesem Verkehre, und zwar um 2,994.400 fl. massgebend.

Hingegen mussten die Einnahmen aus dem Militärtransporte um 65.100 fl. und jene aus dem Frachtenverkehre um 1400 fl. niedriger veranschlagt werden.

Höher konnten unter den ordentlichen Einnahmen ferner veranschlagt werden die Vergütung aus dem Localbahnbetriebe um . . . . 351.900 fl. (wesentlich mit Rücksicht auf den Zuwachs zahlreicher vom Staate auf Rechnung der Gesellschaft betriebener Localbahnen, darunter der Valsugana-Bahn) und der Antheil am Gemeinschaftsverkehre, bezw. am Reingewinne der Aussig-Teplitzer Bahn um . . . . 50.000 fl.

Hingegen ergibt sich bei den Einnahmen aus dem Salzgeschäfte wegen der zunehmenden Concurrenz des Privathandels und wegen des geringeren Absatzes von Viehsalz ein präliminarmässiger Ausfall von . . . . 470.800 fl.

Im Grossen und Ganzen zeigt das Präliminare des Staatseisenbahnbetriebes pro 1896, in welchem übrigens auf die erst in Angriff genommene Reform der Gütertarife noch keine Rücksicht genommen werden konnte, gegenüber dem Vorjahre eine wesentlich günstigere Gestaltung, eine Thatsache, welche insbesondere in der Erhöhung des ordentlichen Betriebsüberschusses um . . . . 2,675.491 fl. zum Ausdrucke kommt.

Das Plus bei den Extra-Ordinarial-Einnahmen per 2,020.420 fl. ist die Consequenz der bereits erwähnten grösseren Inanspruchnahme der Investitionsfonds verstaatlichter Bahnen für Investitionen und daher rechnungsmässiger Natur.

Die Einstellung einer um 30.490 fl. geringeren Präliminarziffer bei den Einnahmen der Bodensee-Dampfschiffahrt fusst hauptsächlich auf der Annahme eines schwächeren Getreideexportes.

Der Antheil des Staates am Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde in das vorliegende Budget mit demselben Betrage wie pro 1895, d. h. mit 1,300.000 fl., einbezogen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 17. October hinsichtlich des von Carl Brandhuber, Fabriksbesitzer in Olmütz, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Freudenthal der Staatsbahnlinie Olmütz—Jägerndorf über Engelsberg nach Klein-Mohrau die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung werden auch die beiden in der Strecke von km 10·8 bis 16·8 alternativ in Vorschlag gebrachten Varianten zu erörtern sein. [H.-M.-Z. 33.754.]

Projectirte Localbahn Laun-Libochovic. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 19. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Peter Hilbert, Bürgermeister in Laun, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Laun nach Libochovic im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 57.987.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Falkenau—Klingenthal; Bauliche Veränderung in der Station Annathal-Rothau.) Das Project für die Herstellung einer neuen Brückenwaage ohne Geleiseunterbrechung nebst einem Waaghäuschen in der Station Annathal-Rothau und für die Abtragung der bestehenden alten Brückenwaage wurde genehmigt. [19. September, Z. 54.913.]

— (Linie Prag — Eger: Kohlenschuppen in Horatitz.) In der Station Horatitz wird für Zwecke des Stationsvorstandes ein Kohlenschuppen hergestellt. [19. September, Z. 54.599]

— (Zufahrt zu einem Feldweg in Neustraschitz.) Von dem Feldweg Catast.-Z. 2198/1 in Neustraschitz wird eine Zufahrt zu den Ladeplätzen in der gleichnamigen Station hergestellt. [19. September, Z. 54.914.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Elektrische Beleuchtung in der Station Wien.) Das Project für die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in der Station Wien wurde genehmigt. [6. October, Z. 58.224.]

— (Bauliche Herstellung in Floridsdorf.) Am Werkstättenbahnhof in Floridsdorf wurde eine zehntheilige Locomotiv-Brückenwaage sammt Waaghaus hergestellt. [19. October, Z. 56.764.]

— (Bauliche Herstellungen in der Station Wagram.) Im Anschlusse an das nördliche Ende der Station Wagram wurden für Zwecke der Ersten Eisenbahnwagen-Leih-Gesellschaft in Wien Wagenaufstellungsgeleise hergestellt. [19. October, Z. 55.820.]

— (Bauliche Herstellungen in Lundenburg.) Die Ueberstellung einer Riegelwandhütte unter Abtragung von zwei Weichenwächterhütten in der Station Lundenburg wurde genehmigt. [2. October, Z. 57.641.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Erweiterung des Bahnhofes in Kojetein.) In Folge der Einmündung der Localbahn Kojetein - Tobitschau wird die Station Kojetein erweitert. [18. October, Z. 60.680.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauliche Herstellung in Jablunkau.) Die Herstellung eines Wasserkrahnes in der Station Jablunkau wurde genehmigt. [16. September, Z. 54.016.]

Localbahn Salzburg - Lamprechtshausen. (Hochbau.) Auf Grund der am 16. und 17. August vorgenommenen commissionellen Prüfung der principiell genehmigten Pläne für die bei der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen aufzuführenden Hochbauten (mit Ausschluss des Personenbahnhofes Salzburg und des Administrationsgebäudes in der Frachtenstation Salzburg) hat die k. k. Landesregierung in Salzburg den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 60.663.]

Localbahnen Čerčan-Modřan und Rakonitz-Petschau. (Normalien.) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Normale für die Vertheilung des Oberbaumateriales in den currenten Geleisen der Flügelbahn Měchenitz-Dobřis der Localbahn Čerčan-Modřan mit Abzweigung von Měchenitz nach Dobřiš und der Flügelbahn Protiwetz-Buchau der Localbahn Rakonitz-Petschau mit Abzweigung von Protiwetz nach Buchau wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 59.796.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseverlegung: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projectes, betreffend die Verlegung des in der Kronprinz Rudolf-Strasse im II. Bezirk liegenden Geleises in der Theilstrecke vom Eisenbahn-Viaducte bis zum Praterstern in die dortige Allee, die politische Begehung auf den 2. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 20.845.]

Schleppbahn der v. Lobbeke'schen Gruben- und Hüttenverwaltung in Niedzieliska ad Jaworzno. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 9. Juli vorgenommenen politischen Begehung der von der v. Lobbeke'schen Gruben- und Hüttenverwaltung in Niedzieliska ad Jaworzno projectirten normalspurigen, an die Montanbahn Joworzno-Szczakowa anschliessenden, mit Pferdekraft zu betreibenden Schleppbahn wurde der Bauconsens Seitens der k. k. Statthalterei in Lemberg ertheilt. [H.-M.-Z. 61.272.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Frachtermässigung anlässlich der Wiener Congress-Ausstellung 1896. Ueber ein Einschreiten der Direction des k. k. Oesterreichischen Museums für Kunst und Industrie hat die Eisenbahndirectoren-Conferenz vom 19. September für die Gewährung der üblichen Frachtermässigung für die Ausstellungsgegenstände der in der Zeit vom Jänner bis Mai 1896 in den Räumen des k. k. Oesterreichischen Museums für Kunst und Industrie zu veranstaltenden Wiener Congress-Ausstellung, und zwar innerhalb der Zeit vom 15. October 1895 bis Ende Juli 1896, sich ausgesprochen. [19. October, Z. 61.021.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge.) Das Handelsministerium hat genehmigend zur Kenntniss genommen, dass bei dem ab 4. November einmal wöchentlich verkehrenden Luxuszug Wien—Nizza die Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 90 km in der Stunde zur Anwendung kommen wird, und dass weiters beabsichtigt wird, in der künftigen Sommerfahrordnung diese Maximal-Fahrgeschwindigkeit auch bei den Expresszügen und einigen Schnellzügen der Linien Wien—Salzburg, Wels—Simbach und Neumarkt—Passau, sowie bei den Schnellzügen Wien—Prag zu adoptiren. [Z. 54.009.]

Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. (Locomotivprüfung.) Am 23. October fand die technisch-polizeiliche Prüfung der im Jahre 1895 von der Firma Actiengesellschaft der Locomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wr. Neustadt erbauten normalspurigen Tenderlocomotiven Fabriksnummern 2820 und 2821, Inventarnummern 7 („Oberndorf") und 8 („Bürmoos") statt. Diese beiden Locomotiven sind für den Zugförderungsdienst auf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen bestimmt. Die Locomotiven sind nach dem mit H.-M.-Z. 23.684 ex 1895 genehmigten Typenplane erbaut. Dieselben haben zwei mit einander gekuppelte Achsen, deren zweite die Triebachse ist und unter dem Feuerkasten liegt, innerhalb der Räder liegende Rahmen, zwei horizontale, ausserhalb liegende Dampfcylinder und Allan'sche Steuerung. Der Rahmen ist mit vier Blattfedern gegen die Achsen abgefedert. Die vorgeschriebenen Kesselarmaturen sind vollständig. Es befinden sich ferner an jeder Locomotive eine Dampfpfeife, zwei Injectoren, Wasser- und Kohlenbehälter, ferner ein Sandkasten, ein Kobelrauchfang mit Funkenschirm, ein fest anschliessender Aschenkasten mit zwei vom Führerstand aus bewegbaren Klappen, eine auf beide Achsen mit je zwei Klötzen wirkende Spindelbremse (mit Rechtsdrehung beim Anziehen), dem Vereinsnormale entsprechend construirte federnde Stoss- und Zugvorrichtung und an beiden Stirnseiten genau über den Schienen angebrachte kräftige Bahnräumer. Die vorgeschriebenen Stützen für Signale sind richtig angebracht. Die Locomotiven sind mit den Eigenthumsmerkmalen, der Kategoriebezeichnung II a, sowie mit der Angabe der Maximalgeschwindigkeit vorschriftsmässig versehen. Gesammtgewicht im ausgerüsteten Zustande beträgt 22 t. Bei den Probefahrten wurde eine Maximalgeschwindigkeit von 40 km per Stunde erreicht. In Anbetracht des günstigen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung obwaltet gegen die Benützung der erprobten Locomotiven zum Zugförderungsdienste auf der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen keinerlei Anstand. [H.-M.-Z. 62.720.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Südbahn-Gesellschaft:

28. October. In den Strecken Pöltschach—Gonobitz und St. Georgen—Cilli wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Wegen Unterwaschung des Bahndammes bei km 405·1/2 in der Strecke Kressnitz—Littai Gesammtverkehr eingestellt. Zug Nr. 1 musste von der Unterbrechungsstelle nach Kressnitz zurückschieben und wurde nach Laibach als Zug Nr. 8 zurückgesendet.

Nach Einrichtung eines Provisoriums Gesammtverkehr am rechtsseitigen Geleise mit Zug 9 wieder aufgenommen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach):

28. October. In der Strecke Gutenfeld—Grosslaschitz wurde der Bahnkörper in km 15·2/5 durch Hochwasser überfluthet und unterwaschen, und musste der Verkehr in dieser Strecke, da die Unterbrechungsstelle auch durch Umsteigen nicht passirbar war, gänzlich eingestellt werden. Die Züge 2353, 2355 und 2356 haben nur von und bis Gutenfeld, bezw. Grosslaschitz verkehrt.

Der Personenzugsverkehr wurde mit Zug 2351 mittelst Umsteigen wieder eröffnet. Der Güterzugsverkehr bleibt in der Strecke Grosslupp—Gottschee noch eingestellt.

29. October. Verkehrsstörung in der Strecke Gutenfeld—Grosslaschitz behoben. Verkehr von heute an wieder normal.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Györ (Raab)—Veszprém—Dombovár. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 124 vom 16. October und dessen darauffolgende Nummern verlautbart den mit Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers vom 25. Juni, Z. 45.632, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Györ—Veszprém—Dombovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1893, Vorconcession Post 1, Nr. 67 und 126 ex 1894) erflossene Concessionsurkunde. Der Concessionär dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu er-

bauenden Linie ist die Bauunternehmungsfirma C. Szél und Ignaz Steiner. Das Actiencapital der von der zukünftigen Station Győr-Szabadhegy (nächst der Station Győr) der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. und der Hauptlinie Győr—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie von der Linie Győr—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurt aus diese in der Station Veszprém mit deren Linie Győr—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring an einem geeigneten Punkte nächst der Station Lepsény mit der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof und in der Station Uj-Dombovár mit der Hauptlinie Budapest—Zákány—Zagráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und deren Linie Uj-Dombovár—Pécs (Fünfkirchen)—Villány verbindenden Linie Győr—Veszprém—Uj-Dombovár ist mit 8,150.000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 400.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel zu verwenden ist.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt:

1. Die Anschlussstation Győr-Szabadhegy (nächst der Hauptstation Győr) an die Linie Budapest-Bruck a. d. L. der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
2. Kis-Megyer, Haltestelle für den Personen- und Frachtenverkehr in Wagenladungen.
3. Nyúl, Haltestelle (wie 2).
4. Pannonhalma, Station für den gesammten Verkehr und Wasserstation.
5. Győr-Aszonyfa, Haltestelle (wie 2).
6. Varsány, Station für den Gesammtverkehr.
7. Bakony-Szent László, Wasserstation (wie 4).
8. Jircz, Wasserstation (wie 7).
9. Kádárta, Station (wie 1).
10. Veszprém-Stadt, Station (wie 6).
11. Papkézi, Wasserstation (wie 4).
12. Berhida, Haltestelle (wie 2).
13. Künzös, Haltestelle für Personenverkehr.
14. Balaton-Kojár, Wasserstation (wie 4).
15. Engning, Station (wie 6).
16. Mező-Komárom-Hidvég, Wasserstation (wie 4).
17. Felső-Nyék, Haltestelle (wie 2).
18. Fürged, Wasserstation (wie 4).
19. Farnád, Haltestelle (wie 2).
20. Ságh-Konyi, Station (wie 6).
21. Kocsola-Dalmand, Wasserstation (wie 4).
22. Konda, Haltestelle (wie 2).
23. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende (End-) Station Uj-Dombovár der Linie Budapest—Dombovár—Zágráb—Fiume.

Ausser diesen Stationen und Haltestellen können fernerhin weitere Haltestellen, je nach Bedarf, mit Genehmigung des Ministers eröffnet werden.

Projectirte Nordungarische Transversalbahn. (Ausbau als normalspurige Linie.) Die ursprünglich als schmalspurige Linie projectirt gewesene Theilstrecke Sarluska-Üszbegh (Nyitra)—Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt)—Broczkó—ungarisch-mährische Landesgrenze nächst Lundenburg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1891 und Vorconcession a), b) Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1892) der schon vor Jahren projectirten Nordungarischen Transversalbahn, d. i. der Linie Léva-Nyitra (Sarluska-Üszbegh)—ungarisch-mährische Landesgrenze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1888), wird nunmehr, wie aus Budapest berichtet wird, als normalspurige Linie ausgebaut werden. Die projectirte Linie zweigt von der der Station Nyitra nächstgelegenen Station Sarluska-Üszbégh ab und führt über Andács, Elecske, Alsó-Récsény, Felső-Récsény, Kelecsény bis Galgócz-Lipótvár, von dort bis Nagy-Szombat-Tyrnau im Péage auf der Linie der Ungar. Staatsbahnen, von Nagy-Szombat über Selpöcz, Bogdanócz, Boleráz, Binócz, Szomolány, Nádas, Jablonicz, Szenicz, Csácsó, Dojcs, Sasvár, Kuti, Broczkó bis zur Landesgrenze, und mündet die Linie, von der Landesgrenze über Landshut gehend, bei Lundenburg in die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein. Die von der Linie Tótmegyer—Nyitra—Nagy-Bélicz von Saluska-Üszbégh, bezw. Nyitra ausgehende Linie findet daher Anschluss an die Linien Tótmegyer—Nagy-Bélicz, Galantha—Sillein, Pressburg—Galgócz, Tirnau—Szered, Pressburg—Skalitz der Ungar. Staatsbahnen und bei Lundenburg an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die projectirte Eisenbahn wird eine Gesammtlänge von 114 km haben und circa sechs Millionen Gulden kosten. Der Bau wird durch die Ueberbrückung der Waag und der March, ferner durch den 900 Meter-Tunnel bei Jablonicz und grössere Schutzbauten vertheuert. Die von Nyitra aus nun gleichfalls als normalspurige Bahn geplante Fortsetzung der Linie gegen Osten bis Léva (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1892, Vorconcession Post 3) wird die oben angeführten Linien in der Station Verebély auch mit der Linie Nagy-Surany—Verebély—Kis-Tapolcsán und in Léva mit der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Párkány-Nána—Csata—Léva verbinden, somit in transversaler Richtung von Lundenburg aus bis Párkány-Nána eine Parallelbahn zur donaulinksuferseitigen Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Párkány-Nána—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen bilden, welche durch Vermittlung der Anschlusslinie Léva—Csata—Balassa-Gyarmat und nach Ausbau der Nógrader Comitatsbahn, d. i. der bereits concessionirten Linie (Budapest—) Aszód—Balassa-Gyarmat (—Losoncz) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110], als Transversalbahn bis unterhalb Budapest reichen und die bereits überlastete donaulinksuferseitige Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu entlasten berufen sein wird.

Projectirte Localbahn Léva — Garam - Berzencze. (Kostenvoranschlag.) Das effective Baucapital der 66 km langen projectirten Localbahn Léva — Garam - Berzencze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1894, Vorconcession Post 2), in deren Bereich 11 Stationen projectirt sind, ist mit 3,830.000 fl. veranschlagt. Diese von der Endstation Léva der als Sackbahn endigenden Garamthalbahn, d. i. der Localbahn Esztergom-Nána—Csata (Abzweigestation der Linie Csata—Balassa-Gyarmat)—Léva aus in deren Fortsetzung den Lauf der Garam (Gran) verfolgende Linie wird die donaulinksuferseitige Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen Marchegg—Párkány-Nána (früher Esztergom-Nána) nahezu in radialer Richtung gegen Norden mit deren Hauptlinie Budapest—Hatvan—Fülek—Zólyom (Altsohl) — Ruttka verbinden und den Verkehr von Ruttka abwärts nach Budapest ab Garam-Berzencze um circa 80 km verkürzen. Von der Station Léva aus wird die projectirte nordwestliche Transversalbahn Léva—Verebely—Nyitra (Neutra)—Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt)—Landesgrenze nächst Lundenburg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1888) ausgehen.

Projectirte Localbahn Versecz — Gattája — Lugos—Maros-Illye. (Bau der Theilstrecke Versecz—Gattája.) Die 45 km lange Theilstrecke Versecz—Gattája (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1894) der von der Station Versecz der Linien Temesvár—Versecz—Báziás und Versecz—Kubin-Dunapart der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betriebe stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen aus projectirten Localbahn Versecz—Gattája—Lugos—Maros-Illye (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 21, Post 6) ist, wie aus Budapest berichtet wird, bereits im Bau begriffen. Die Trasse der den Knotenpunkt Versecz mit der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Vojtek—Gattája—Német-Bogsán (—Resicza), einer Flügelbahn der Linie Temesvár—Báziás, verbindenden Linie Versecz—Gattája führt über Nagy-Szredistje, Nagy-Szám, Klopadia, Ferendia und Nagy-Szemlak bis zur Station Gattája, von wo aus, nach Ausbau der genannten Linie, diese bis Lugos zum Anschlusse an die Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und von Lugos aus bis Maros-Illye zum Anschlusse an die Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis (—Brassó [Kronstadt])—Predeal verlängert und auf diesem Wege die derzeit kürzeste Verbindung des siebenbürgischen Eisenbahnnetzes mit der Donau, und zwar von Lugos aus einerseits via Gattája—Versecz in Báziás, andererseits via Lugos—Karansebes in Orsova geschaffen werden wird.

Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Pozsony (Pressburg). (Eröffnung der Bahnhoflinie.) Die aus dem Innern der Stadt zum Hauptbahnhofe der Station Pozsony der kgl. Ungar. Staatsbahnen führende Linie der Pressburger Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 105), von welchen mehrere Strecken bereits Ende August in Betrieb gesetzt wurden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 107), ist am 19. October dem Verkehre übergeben worden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen.) In den am 27. und 28. September in Kiel abgehaltenen Sitzungen der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrinteressenten beanspruchten die eingehenden Verhandlungen über die Holzarten des Specialtarifs I und deren specielle Aufführung unter Betheiligung von vier Sachverständigen allein einen vollen Tag. Von den übrigen Beschlüssen sind hervorzuheben:

a) Verwiesen wurden nach dem Specialtarif I:
   1. Aetzkalilauge (vom Ausschuss mit Stimmengleichheit abgelehnt),
   2. Altzink.

b) Nach Specialtarif III:
   1. Abfälle der Bastwaarenfabrikation,
   2. gebrauchte Farbholzspäne.
c) II. Stückgutclasse: die vom Ausschuss beantragte Versetzung von Asphaltplatten und Dachpappe wird von den Bahnen abgelehnt.
d) Gedeckt zu fahren sind: Oelfrüchte aller Art.
e) Als sperrig gelten:
   1. Hüte aller Art, ausgenommen in verschnürten Ballen oder bei überseeischer Ausfuhr in Kisten,
   2. gesteifte Hutstumpfen ausser in Ballen und Kisten mit Metalleinsatz,
   3. Fässer mit Papierstoff, ausgenommen ineinandergesetzte.
f) Anderweite Aenderungen:
   1. Frachtfreie Beförderung von Ladegeräthen nach der Versandtstation,
   2. dieselben Frachtvergünstigungen für Fischrogen wie für frische Fische,
   3. Abänderungen der §§ 11 und 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften.
g) Abgelehnt wurden die Anträge auf Detarifirung von:
   1. Sectbehältern,
   2. Rosshaaren,
   3. Käseabfall (gegen die Stimmen des Ausschusses),
   4. die vom Ausschuss beantragte Haftung der Bahnen gegen Verlust und verspätete Lieferfrist der zurückbeförderten Privatwagendecken.
h) Vertagt wurden die Verhandlungen über:
   1. Lederkohle,
   2. Stuhlrohr,
   3. Erdfarben.

Die nächste Sitzung der Tarifcommission soll am 13. Februar 1896 in Berlin stattfinden.

— (Beförderungsbedingungen für flüssiges Acetylen.) Das Reichs-Eisenbahnamt hat unter dem 20. September an die Eisenbahnverwaltungen Deutschlands (ausschliesslich derjenigen Bayerns) die nachstehende Verfügung erlassen: Im Einverständniss mit den betheiligten Bundesregierungen veranlasst das Reichs-Eisenbahnamt die Eisenbahnverwaltungen, den Artikel „flüssiges Acetylen" bis zur Aufnahme einer entsprechenden Vorschrift in die Verkehrsordnung unter nachstehenden Bedingungen zur Beförderung zuzulassen: „Die in Nr. 44 der Anlage B zur Verkehrsordnung für flüssige Kohlensäure und für Stickoxydul erlassenen Vorschriften finden auch auf flüssiges Acetylen, jedoch mit folgenden Zusätzen Anwendung: Zu 1. An den Behältern dürfen Theile irgend welcher Art aus Kupfer, Messing oder sonstigen kupferhaltigen Legirungen nicht verwendet werden. Die Ventile müssen aus Stahl bestehen. Zu 2a. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen für Acetylen: 250 Atm. und 1 kg Flüssigkeit für je 3 l Fassungsraum des Behälters."

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.
(Dampferfahrten im November 1895.)

Export.

Im November 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	November
London	„Narva"	1—10
Liverpool	„Tarifa" (Cunard Line)	5—15
Hull, Newcastle o T	„Palermo"	5—15
Rouen	„Andrássy"	5—15
Liverpool	„Alsatian"	5—15
Gibraltar [2]), London	„Rákóczy"	10—20
Rotterdam, Antwerpen	„Báthori"	15—25
Rouen		15—25
Barcelona [1])	„Matlekovits"	25
Liverpool	„Kedar" (Cunard Line)	
Buenos Ayres, Montevideo, Rosario	„Szt. István"	20—30
Algier [2]), Glasgow	„Széchenyi"	20—30
London	„Sultana"	20—30
Bordeaux	„Jókai"	20—30
Liverpool	„Persian"	20—30
Hamburg	„Sparta"	20—30
New-York	„Victoria" (Anchor Line)	20—30

[1]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

[2]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Tanger, Gibraltar oder Algier angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

Import.

Im November 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	November
Rouen	Triest, Fiume	„Jokai"	1—10
Liverpool	„ „	„Lesbian"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Bassano"	5—15
Rouen	„ „	„Deák"	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Alleppo" (Cunard Line)	10—20
London	Triest, Fiume	„Wm. Bailey"	15—25
Bordeaux	„ „	„Tibor"	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Baross"	20—30
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	20—30
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Kálmán Király"	20—30
Glasgow	„ „	„Zichy"	20—30
London	„ „	„Mátyás Király"	20—30
Liverpool	„ „	„Athenian"	20—30
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Rosario"	20—30

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Im Monate November fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „B. Kemény" am 3., „Szent László" am 10., „Tisza" am 17. und „Adria" am 24.;

von Marseille nach Fiume: „Adria" am 6., „Zrinyi" am 13., „B. Kemény" am 20. und „Szent László" am 27.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Czernowitz-Nowosielitza. (Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates.) Mit Bescheid des k. k. Landesgerichtes Czernowitz vom 22. Juni 1895, Z. 17.440, wurde

1. die Einverleibung des Eigenthumsrechtes auf die bisher für die Firma „Localbahn Czernowitz-Nowosielitza" eingetragene, den Gegenstand der A. h. Concessionsurkunde vom 5. Juni 1883, Nr. 114 R.-G.-Bl., bildende Localbahn Czernowitz-Nowosielitza für das k. k. Aerar, und
2. die Löschung der daselbst intabulirten Beschränkung durch das zwanzigjährige entgeltliche Benützungsrecht der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahn-Gesellschaft

bewilligt. [H.-M.-Z. 60.083.]

Veein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 21. September dem öffentlichen Verkehr übergebene 3·99 km lange Strecke Aranyos-Maróth—Kis-Tapolcsány der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung directer Personenzugs-Fahrkarten im Verkehre zwischen Liboch Oe.N.W.B. und Dux, Brüx und Komotau.

Mit Giltigkeit vom 15. November 1895 gelangen für nachstehende Stationsverbindungen directe Personenzugs-Fahrkarten zur Ausgabe.

Die Preise derselben betragen:

Von	nach	über	Personenzug II.	Personenzug III
			Kreuzer ö. W.	
Liboch	Dux	Aussig	232	116
„	Brüx	„	272	136
„	Komotau	„	334	167

Teplitz, am 28. October 1895. [838]

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Einführung directer Personenzugskarten III. Classe von Nestersitz-Pömmerle nach Warnsdorf via Bodenbach.

Vom 15. November 1895 an gelangen directe Personenzugskarten III. Classe von Nestersitz-Pömmerle nach Warnsdorf über Bodenbach zum Preise von 107 kr. per Person zur Einführung.

Wien, am 26. October 1895. [839]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch im Namen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich und Ungarn).

Aufhebung des Ausnahmetarifes für Pflaumen etc. aus Serbien.

Am 1. Jänner 1896 kommen in obbezeichnetem Verbande die in den Tarifheften 1 und 4, bezw. in den Nachträgen dazu für den Verkehr von Wien pp. und Budapest bestehenden Sätze des Ausnahmetarifes 4 (für getrocknete Pflaumen etc. aus Serbien) vollständig zur Aufhebung. Von dem genannten Tage ab werden derartige Sendungen nur noch zu den Sätzen der Wagenladungsclasse B, bezw. des für den Verkehr mit Ungarn allgemein bestehenden Ausnahmetarifes für getrocknetes Obst pp. direct abgefertigt werden.

Näheres ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Wien, am 28. October 1895. [840]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.
(Normalspurige Linien.)

Nachtrag VII zum Gütertarif, Theil II.

Zum Binnengütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893 tritt am 1. November 1895 der Nachtrag VII in Kraft. Dieser enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes für die Verbindungsbahnen in Dresden und der Elbequaibahnen in Dresden und Riesa, sowie neue Elbequaibahnsätze für den Verkehr mit Dresden König Albert-Hafen.

Soweit durch den geänderten Elbequaibahntarif Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. December 1895 an.

Abdrücke des Nachtrages können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 24. October 1895. [841]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Kundmachung
betreffend die

allgemeine Ausschreibung der Lieferung von 864.000 Stück Salzsäcken aus Jutestoff.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen beabsichtigt, für die Zeit vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896 die Lieferung von 864.000 Salzsäcken aus Jutestoff im Wege der allgemeinen öffentlichen Concurrenz sicherzustellen und erlässt zur Einbringung schriftlicher Offerte hiemit die öffentliche Aufforderung.

Von obigem Lieferungsquantum werden monatlich 72.000 Stück benöthigt.

Es steht den Offerenten frei, sich entweder um das ganze ausgeschriebene Quantum oder nur um einen Theil desselben zu bewerben; dagegen behält sich die k. k. General-Direction vor, auch weniger als das ausgeschriebene Quantum zu vergeben oder die Lieferung an mehrere Offerenten zu übertragen, sowie ihr auch das Recht zusteht, sämmtliche Anbote zurückzuweisen und die Lieferung auf beliebigem Wege zu vergeben.

Die bezüglichen allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei der Abtheilung 5 der k. k. General-Direction (Salzgeschäft, XV., Westbahnhof, Pavillon c, 1. Stock) unentgeltlich behoben werden.

In dem Offerte ist der Preis in österr. Währung Noten per Stück in Schrift und Ziffern, franco aller Fracht und Spesen loco Materialmagazin Wien, Westbahnhof, gestellt, sowie weiters anzugeben, ob der Offerent auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder blos auf einen Theil desselben offerirt.

Bei Ueberreichung des Offertes ist gesondert vom Offerte im Sinne des Art. IV der allgemeinen Bedingnisse ein Vadium im Betrage von 5 pCt. des Werthes des offerirten Gesammt-, bezw. Theilquantums bei der Hauptcasse der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu erlegen.

Das Offert, sowie die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse sind vom Offerenten unter Anführung der Adresse eigenhändig zu unterschreiben, mit einer Stempelmarke von 50 kr. per Bogen zu versehen und versiegelt nebst den Mustersäcken beim Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (XV. Bezirk, Schönbrunnerstrasse Nr. 6, Parterre) bis längstens 14. November 1895, 12 Uhr Mittags, mit der Aufschrift: „Offert zur Lieferung von Salzsäcken" einzureichen.

Offerte, welche den vorbenannten Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im October 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1731	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Für Sendungen: Marchegg a) nach den Stationen von Dévény-Ujfalu bis Szob (excl.), dann nach den Stationen der in diese Strecke einmündenden Zweigbahnen und den Stationen der westungar. Localbahn von Pozsony bis Hegyeshalom (excl.) via Pozsony	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	32·8	28·3	4·5	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 einzusenden sind	Die Sendungen müssen mit direct nach den betreffenden ungarischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
					Marchegg b) nach den Stationen von Szob bis Palota (incl.)				32·8	26·8	6·0			
					Marchegg c) nach unterhalb Kőbánya gelegenen Stationen				32·8	24·0	8·8			
					Vlarapass d) nach Stationen der Waagthallinie und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn via Vlarapass				43·6	33·6	10·0			
1732	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	den Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889, mit Ausnahme von Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Böhm.-Trübau (via Chotzen)	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Niederschlesische Kohle vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. März 1888	Verschieden		kr. 8·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
				Wenzeslausgrube					kr. 36·9	kr. 31·4	5·5			
				Rubengrube					35·7	30·2	5·5			
				Neurode					35·4	29·9	5·5			
				Möhlten					33·7	29·8	3·9			
				Mittelsteine (St.E.G.) loco					34·7	27·0	7·7			
1733	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig St.E.G. loco und transit	Libochovic	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1500 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. März 1894	14·1 kr.	12·6 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1734	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Position Z—1 der allgemeinen Güterclassification im Tarif-Theile I vom 1. Jänner 1893	Prättingsdorf	Brüsau-Brünnlitz	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis 31. Juli 1896	Localtarif	27·8 kr.	22·6 kr.	5·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, welche längstens bis Ende October 1896 vorzulegen sind	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1735	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Zwittau	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Theil II, Heft 7 des Localtarifes der St.E.G.	Verschieden		5·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
1736	**Ostrau-Friedlander Eisenbahn**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannt	Wernsdorf	Ostrau-Witkowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife vom 1. Jänner 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	17·4		Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Mähr.-Ostrau					18·4				
			Kalksteine		Ostrau-Witkowitz					14·8				
					Mähr.-Ostrau					15·5				
1737	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Hopfen russischer Herkunft	Brody Bahnhof transit	Prag	Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica transit bestehenden, das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Heller: 550	345	205	Im Kartirungswege		*) Für Sendungen nach Bayern und Süddeutschland
					Wien Nordbhf.				482	313	169			
					Furth i. W.*)				700	428	272			
					Eger*)				728	428	300			
					Schreckenstein (für Auscha)				587	376	211			
					Saaz				628	384	244			
				Podwołoczyska Bahnhof transit	Wien Nordbhf.				522	349	173			
				Granica transit	Eger*)				508	271	237			
					Furth i. W.*)				423	271	152			
					Wien Nordbhf.				257	157	100			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1738	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification des Tariftheiles I	der Schienenverbindung der I. Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien K.F.B. transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Es besteht kein Frachtsatz	9 Kreuzer		Im Kartirungswege		
1739	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Steinkohlen-Theerpech der Pos. S—64 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Brunn-Maria-Enzersdorf	Wien-Donauquaibahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	19 kr.	17 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1740	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Eisen und Stahl der Pos. E—6, Eisenwaaren aller Art der Pos. E—7 des Tarifes, Theil I	Köflach	Graz	**Bei Expedition eines Minimalquantums von 18500 Tonnen pro Jahr** Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mind. 10000 kg / 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Variabel	16·4 kr. (10000 kg) 20·5 kr. (5000 kg) incl. Mgb. und excl. der normalen Ueberfuhrsgebühr für Graz transitirende Sendungen	Varirt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
			Eisenfabrikate aller Art (inclus. Eisennieten, Schrauben, Muttern, Schienennägeln und Werkzeugen)	Köflach	Graz	Für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief				25·2 kr.				
			Eisen der Pos. E—8 des Tarifes, Theil I	Leoben	Köflach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens dieser Sendungen sind die Bestimmungen der einschlägigen normalen Tarife massgebend		Localtarife der Südbahn und der Graz-Köflacher Eisenbahn	41·8	28·5	13·3			
									Kreuzer excl. Mgb. und inclus. Grazer Ueberfuhrsgebühr		kr. N.			
				Wien (Matzleinsdorf)	Köflach	Sendungen müssen von Schwechat proveniren			64·3	47·6	16·7			
									Kreuzer excl. Mgb. und inclus. Grazer Ueberfuhrsgebühr		kr. N.			
1741	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holzstoff in nassem Zustande	Launsdorf	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	99 Heller	72 Heller	27 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1742	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	Borstenvieh	Daruvár	Wr.-Neustadt	a) Für einen einfachen Lastwagen oder für eine Etage eines doppelbödigen Wagens b) Für einen doppelbödigen (Etage-) Wagen Die Transporte müssen für Steinfeld bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	a) 589 b) 880	Verschieden	Im Kartirungswege		Für die Feststellung der Ladefläche ist die auf der Langseite des Wagens angegebene Bodenfläche massgebend. Die Gebühren ad b) werden nur auf Grund der Ladefläche einer Etage berechnet. Im Sonstigen finden die Bestimmungen des localtarifmässigen Ausnahmetarifes IV (c und d) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft sinngemässe Anwendung
				Pakrácz-Lipik						a) 603 b) 910				
				Slatina						a) 560 b) 830				
				Koncanica-Zdenci						a) 562 b) 848 Heller per m² der Ladefläche des verwendeten Wagens incl. Manip.-Gebühr und ungar. Transportsteuer				
1743	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	a) Eisenwaaren und Bleche b) Holz der Pos. H — 19 und 20 des Tarifes (Theil I)	Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn	Graz S.B.	ad a) In jedem Gewichte ad b) Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief ad a) und b) Sendungen müssen zu Regiezwecken der auf der Graz-Köflacher Bahn den Betrieb führenden k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an Organe der letzteren in Graz adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Verschieden	0·2 kr. pro 100 kg und km	Verschieden	Im Kartirungswege		
1744	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Mineralkohlen	Voitsberg	Den Stationen der Strecke Nagy-Marton incl. — Szombathely incl.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch Parteiorgane zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	41·7	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Oberdorf						42·8				
				Rosenthal						43·2				
				Köflach						44·3				
				Pölfing-Brunn						52·5				
				Wies						53·6 Kreuzer ö. W. incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr, bezw. ung. Steuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1745	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Leer retourgehende Bierfässer	Friedek-Mistek	Brünn K.F.N.B. loco	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	48 kr.	43 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	**Auf** die reclamirende **Firma** als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
1746	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	a) der Classe A b) des Specialtarifes 1	Wien Nordbahnhof transito bezw. vice versa	Götzendorf (St.E.G.) Stadlau Raasdorf Siebenbrunn-Leopoldsdorf Wolkersdorf Mistelbach Mislitz Hödnitz	Aufrechthaltung der für die nebenbezeichneten Güterclassen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarif für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vom 1. Mai 1894 und Localtarif der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) b) 19·0 18·0 15·4 11·0 19·4 18·4 23·0 22·0 22·6 21·6 33·4 31·8 50·5 44·8 50·9 45·2		Im Kartirungswege		
1747	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Anthracitkohle	Budweis	Oderberg	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und **Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 t innerhalb der Giltigkeitsdauer**	Vom 1. November 1895 bis Ende December 1896	Localtarif	70·9 kr. ö. W.	60 kr. ö. W.	10·9 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende **Firma** als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1897 vorzulegen sind	

Berichtigung. K. k. **General-Direction der österr. Staatsbahnen.** In der im Verordnungs-Blatte Nr. 123 vom 19. October 1895 sub Position 1648 enthaltenen Publication wird der Giltigkeitstermin von Ende August 1896 auf **Ende December 1896** berichtigt.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

1994

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 129. **Wien, 5. November 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von Karlsberg nach Putna.

Das k. k. Handelsministerium hat der Bauunternehmung E. Gross & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von der Station Karlsberg der projectirten Localbahn Radautz-Frassin zu dem Sägewerke in Putna im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 4. October 1895. Z. 57.394.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Krems nach Grein.

Das k. k. Handelsministerium hat dem niederösterr. Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Krems längs des linken Donauufers über Spitz nach Grein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 19. October 1895. Z. 58.231.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Es begründet einen wesentlichen Mangel des Verfahrens, wenn zu der behufs Herstellung einer Eisenbahn-Zufahrtsstrasse erforderlichen Concurrenzverhandlung die vom Gesetze zur Concurrenz berufenen Ortsgemeinden nicht beigezogen und bei dieser Verhandlung die für die Feststellung des Kreises der Interessenten massgebenden Verhältnisse nicht klargestellt worden sind.

Der böhmische Landesausschuss hatte mit Entscheidung vom 14. December 1893, Z. 49.184, die Concurrenz zur Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstrasse zu der Haltestelle Korosek der Localbahn Budweis-Salnau im Recurswege derart festgesetzt, dass die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft und die politischen Gemeinden Prabsch und Hummeln je ein Drittel der Bau- und Erhaltungskosten zu tragen haben.

Gegen diese Entscheidung brachte die Gemeinde Hummeln die Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe ein; in derselben wurde das Verfahren als mangelhaft bezeichnet, weil die genannte Gemeinde zur Concurrenzverhandlung nicht beigezogen worden war, und ausserdem geltend gemacht, dass im Eisenbahn-Zufahrtsstrassen-Gesetze für Böhmen vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38, nicht die „politische Gemeinde," sondern die Ortsgemeinde zu verstehen sei.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hob die angefochtene Entscheidung nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, wegen mangelhaften Verfahrens auf, von folgenden Erwägungen geleitet:

Die Ortsgemeinde Hummeln besteht aus den Catastralgemeinden Cernoduben, Plan und Hummeln, weshalb nur von einer Catastralgemeinde und Ortschaft Cernoduben, nicht aber von einer Ortsgemeinde dieses Namens gesprochen werden kann.

Da nun die Bezeichnung „Gemeinde" für eine Ortschaft überhaupt nicht und auch dann nicht gebraucht werden kann, wenn die Ortschaft nach § 107 der Gemeindeordnung für Böhmen vom 16. April 1864, L.-G.-Bl. Nr. 7, eine besondere Vermögensverwaltung besitzt, und da die

Catastralgemeinde als solche, insoweit sie nicht mit einer Ortsgemeinde oder mit einer selbstständig verwalteten Ortschaft zusammenfällt, ein lediglich für Zwecke der Besteuerung geographisch abgegrenztes Gebiet bildet, welchem bei dem Abgange einer gesetzlichen Vertretung die Eigenschaft eines Rechtssubjectes nicht zukommt und daher in allen Fällen, in welchen der Gesammtheit der Steuerträger eines solchen Gebietes eine Verpflichtung auferlegt werden soll, dies mit der ausdrücklichen Bezeichnung „Catastralgemeinde" geschehen muss, so ist klar, dass im § 3, lit. b, des Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 18, unter „Gemeinden" weder Ortschaften noch Catastralgemeinden, sondern nur Ortsgemeinden verstanden sein können, und wird dies noch zweifelloser bei der Erwägung, dass nach § 2 leg. cit. die Eisenbahn-Zufahrtsstrassen entweder als Bezirks- oder als Gemeindestrassen herzustellen und zu erhalten sind, die Strassengesetze für Böhmen aber, insbesondere das im obigen § 2 berufene Strassenadministrations-Gesetz vom 31. Mai 1866, L.-G.-Bl. Nr. 41 — insoweit nicht privatrechtliche Verpflichtungen oder besondere Vereinbarungen bestehen — die Obliegenheiten in Bezug auf die Gemeindestrassen nur den Ortsgemeinden und nicht den Catastralgemeinden und Ortschaften auferlegen, woraus wohl mit Recht gefolgert werden kann, dass das Gesetz auch im obcitirten § 3, lit. b, nur die Ortsgemeinden im Auge hat.

Wenn hienach die angefochtene Entscheidung, insoweit mit derselben die von der in Rede stehenden Zufahrtsstrasse durchzogene Ortsgemeinde Hummeln zur Concurrenz für den Bau und die Erhaltung der Strasse herangezogen wird, im Gesetze begründet erscheint, so hatte diese Ortsgemeinde allerdings auch einen gesetzlichen Anspruch, vorerst in der Sache gehört und zu der bezüglichen Concurrenzverhandlung beigezogen zu werden.

Nun ist zwar die Einladung des Bezirksausschusses Budweis zu der Concurrenzverhandlung am 23. August 1891 an die Gemeindevorstehung in Hummeln adressirt; allein im Texte dieser Einladung ist die Ortsgemeinde Hummeln nicht, dagegen die „Gemeinde" Cernoduben unter den übrigen im Protokolle über die politische Begehung vom 11. October 1887 bezeichneten Interessenten aufgeführt, so dass die Gemeindevorstehung Hummeln berechtigt war, anzunehmen, es handle sich bei dieser Verhandlung nur um das Interesse der Catastralgemeinde Cernoduben, weshalb auch nur ein Vertreter dieser Catastralgemeinde bei der Verhandlung erschien.

Ueberdies sind bei der Concurrenzverhandlung laut Protokolles vom 23. August 1891 jene Umstände und Verhältnisse, welche für die Concurrenzpflicht überhaupt und insbesondere im Sinne des vorletzten und letzten Absatzes des § 3 des obbezogenen Gesetzes für die eventuelle Heranziehung von Nachbargemeinden und von ausserhalb der von der Zufahrtsstrasse durchzogenen oder berührten Gemeinden gelegenen Unternehmungen und Besitzungen massgebend sind, nicht erörtert worden, und erscheint daher die Concurrenzverhandlung auch in dieser Beziehung mangelhaft.

Nachdem nun gemäss § 7 leg. cit. über die Auftheilung der Bau- und Erhaltungskosten der Zufahrtsstrasse im Entscheidungswege erst dann vorzugehen ist, wenn hierüber bei der Concurrenzverhandlung eine Vereinbarung der Interessenten nicht erzielt worden ist, zu der Concurrenzverhandlung am 23. August 1891 aber die vom Gesetze zur Concurrenz berufene Ortsgemeinde nicht beigezogen und bei dieser Verhandlung die für die Feststellung des Kreises der Interessenten massgebenden Verhältnisse nicht klar gestellt worden sind, so erscheinen wesentliche Formen des Administrativverfahrens ausser Acht gelassen und der Thatbestand in wesentlichen Punkten der Ergänzung bedürftig.

(Erkenntniss vom 18. April 1894, Z. 1536; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 397.)

Die Tramways Italiens mit mechanischer Triebkraft.

Nach dem Stande vom 1. Jänner 1895 veröffentlichte das Ministerium für öffentlichte Arbeiten, General-Direction für Brücken und Strassen, ein Verzeichniss der mittelst mechanischer Triebkraft fahrenden Trambahnen des Landes; wir entnehmen den zahlreichen Uebersichten einige hauptsächliche Angaben, welche behufs Vergleichung von allgemeinerem Werthe sein dürften. Diese mechanisch betriebenen Trams hatten eine Gesammtlänge von 2851·7 km, von welchen 2839·5 km mit Dampf und 12·2 km elektrisch betrieben werden. Die grösste Spurweite derselben betrug 1·445 m, die kleinste 0·75 m; die grösste Geschwindigkeit der Züge für die Personenbeförderung im Allgemeinen 8 km in der Stunde, stieg jedoch bei 35 Strecken auf 20 km, auf der Strecke Saronno—Grandate sogar bis auf 25 km in der Stunde. Trams mit mechanischer Zugförderung waren in folgenden Provinzen vorhanden: Alessandria 194·4 km, Bari 65 km, Bergamo 89·2 km, Bologna 119·6 km, Brescia 138·9 km, Cagliari 10 km, Caserta 9·3 km, Como 25·2 km, Gemona 127·2 km, Cuneo 127·8 km, Ferrara 2 km, Florenz 92·8 km, Forli 22·2 km, Genua 0·8 km, Lucca 9·4 km, Mantua 155·6 km, Massa 12·1 km, Messina 80·9 km, Mailand 330·3 km, Modena 24 km, Neapel 49·4 km, Novara 223·4 km, Padua 56·3 km, Parma 136·3 km, Pavia 122·7 km, Piacenza 97·5 km, Pisa 39·3 km, Ravenna 18·2 km, Rom 29·3 km, Turin 291·3 km, Udine 29·2 km, Venedig 30·2 km, Verona 42·1 km und Vicenza 54·9 km. Es waren somit von den 59 Provinzen des Königreiches Italien am 1. Jänner 1895 noch 35 ohne Trambahnen mit mechanischer Triebkraft. Den Betrieb der Trambahnen führten 59 Gesellschaften, bezw. Unternehmer.

Provinz Verona. Anfangs dieses Jahres hatte ein Veroneser Unternehmer, unterstützt durch ein zuverlässiges industrielles Haus in Berlin, den Entwurf zu einem Dampftramnetz mit 75 cm Spurweite unter Uebernahme der Verantwortlichkeit vorgelegt. Der Plan umfasst folgende Linien:

1. Verona—Zevio—S. Giovanni—Ronco—Albaredo;
2. Verona—Quinto—Brezzani—Bellosi;
3. Verona—Montorio;
4. Verona—Villafranca—Valeggio;
5. Verona — S. Bonifacio — Monteforte—Montecchia— S. Giovanni Illarione;
6. Verona — Zevio — Palù — Oppeano—Isola—Rizza— Roverchiara;
7. Verona — Bussolengo — Pastrengo — Bardolino — Garda und
8. Verona — Albaredo—Cucea—Cologna —Bardolino— Montagnano.

Die nicht unwichtige Linie Zevio — Roverchiara, bezw. Bonavigno, Minerbe und Legnano ist vorläufig im Entwurf nicht mitenthalten; die Linie ab Verona zum

Gardasee ist bereits anderweitig durch die Interessenten einer Verbindung Verona — Caprino in Aussicht genommen. Die Unternehmerfirma wollte zuvörderst die Linie Verona—Albaredo, bezüglich deren die betheiligten Gemeinden und die Provinz bereits einig sind, in Bälde betriebsfähig herstellen, alsdann innerhalb dreier Jahre nach einander die übrigen Bahnen. Als einmalige Beihilfe für den Bau des Localbahnnetzes werden für das Kilometer 8000 Lire beansprucht. Seitens der Stadtverwaltung sind Bahnen und Beitrag genehmigt.

Turiner Tram- und Localbahn-Gesellschaft. Nach dem Berichte für das abgelaufene Betriebsjahr schloss die Bilanz mit 2,598.525 L. und das Gewinnconto mit 95.620 L. ab, aus welchen den Actien erster Emission je 18·75 L. zugewiesen werden konnten. Die Betriebsverhältnisse durften im Allgemeinen als günstig bezeichnet werden, obwohl bezüglich der Ausgaben in allen Verkehrszweigen Sparsamkeit geboten war. In der Generalversammlung wurde von den Verhandlungen mit der Elektricitäts-Actiengesellschaft Nürnberg, welche die Umwandlung des Betriebes in solchen mit Elektricität übernehmen will, Kenntniss genommen. Es wurde allgemein angenommen, dass diese Umwandlung von günstigem Einfluss auf die Verhältnisse der Gesellschaft sein wird.

Trambahn Pinerolo-Perosa-Argentina. Der Betrieb für 1894 erbrachte einen Reingewinn von 30.007 L., welcher die Vertheilung einer Dividende von 20 L. auf jede Actie gestattete.

Dampftramway Monza-Barzanò. Für 1894 betrug die Einnahme 171.984 L., die Ausgabe 168.732 L. und der Ueberschuss 3252 L. Das Anlagecapital bezifferte sich am Jahreschlusse auf 850.000 L.

Tramway Florenz-Impruneta. Ingenieur Parenti hat den ausgearbeiteten Entwurf für die Linie Florenz — Grassina — Impruneta (13 km) mit der 5 km langen Abzweigung von der Brücke bei Ema nach Antella vorgelegt. Die Theilstrecke Grassina—Impruneta läuft auf eigenem Unterbau, der Rest der Linie auf der Provinzialstrasse. Die grösste Neigung wird 5 pCt. betragen. Nach dem Voranschlage wird die Linie Florenz—Impruneta rund 327.000 L. und die Linie nach Antella 57.000 L., zusammen 384.000 L. beanspruchen.

Genua. Die Gesellschaft für elektrische und Seilbahnen zu Genua hatte gemäss ministeriellen Erlässen aus 1893 und der städtischen Genehmigung den Plan für einige weitere Linien ausgearbeitet, über welche das Ministerium zu beschliessen hat. Diese Linien sind: Verlängerung ab Piazza Corvetto durch Via Roma zur Piazza de Ferrari und ab Piazza Corvetto über Piazza Manin und Staglieno nach S. Gottardo, ausserdem die Abzweigung von Piazza Manin nach S. Ugo durch die Strassenzüge Corso Principe Amadeo, Corso Solferino, Corso Magenta, Corso Paganini, Promenade di Castelletto, Corso Firenze und Corso Ugo Bussi. Letztere Strecke wird die Linien ab Piazza Corvetto—S. Gottardo und ab Piazza Acquaverde—S. Ugo mit einander verbinden. Ferner hat sich eine besondere Gesellschaft gebildet, welche eine elektrische Bahn auf dem Figogna-Berg zum alten Heiligthum della Quardia bauen und betreiben will. Eine kurze Seilbahn von 200 m Länge soll vom unteren Bahnhof am Polcevera-Ufer bis oberhalb des Lauro-Tunnels (Hilfslinie dei Giovi) aufwärts führen und von da eine elektrische Bahn mit mässiger Steigung bis zur Höhe des Figogna-Berges, wo der obere Bahnhof liegen soll. Die Linie wird mit 10 Wagen betrieben, einschliesslich der beiden auf der Seilbahn. Eine Dampf-Dynamomaschine wird die bewegende Kraft liefern. Die Kosten der Bahn einschliesslich der Terrainerwerbungen und des gesammten festen wie rollenden Materials werden auf rund 1,000.000 L. veranschlagt. Das Capital soll durch Actien von nicht über 1000 L. Einzelwerth aufgebracht werden.

Tramway Iseo-Rovato-Brescia. Eine Gesellschaft für den Bau und Betrieb dieser Bahnlinien hat bei dem Ministerium die Genehmigung eines endgiltigen Entwurfes angesucht. Die Linie ist mit der Spurweite von 1 m projectirt, wird am Bahnhof Chiari abzweigen und auf der Brescianer Provinzialstrasse durch Coccaglio, Rovato, Francoforte und die Gelände von Colino, Cozzago, Enbusco, Torbiato, Borgonato, Nicoline, Adro, Clusano und Timoline nach Iseo führen, woselbst ein Zweiggeleise die unmittelbare Verbindung mit den Schiffen auf dem Iseo-See herstellen soll.

Rom: Seilbahn auf den Janiculus. Nach dem jetzt dem Ministerium vorliegenden Entwurfe des Ingenieurs Ferretti wird diese geneigte Ebene von der Königsallee in gerader Linie nach dem St. Pancratius-Thor laufen. Die Länge ist auf 800 m mit einem Höhenunterschiede von 64·5 m veranschlagt. Die stärkste Neigung wird auf kurzer Strecke 16 pCt. erreichen. Für die Linie ist ein doppeltes Geleise in Aussicht genommen. Eine Dampfmaschine zu 40 Pferdekraft wird die Bewegung der beiden Wagen zu je 40 Plätzen, von denen jeder die Fahrt in 4 bis 5 Minuten zurücklegen soll, bewirken. Auf der Mitte, wo sich die beiden Wagen treffen, ist bei der Strasse Giacomo Medici des neuen Gianicolo-Stadtviertels ein Bahnhof projectirt. Der Verfasser des Entwurfes beabsichtigt übrigens, den Wasserdruck der Paoloquelle auf dem Janiculus, dessen rund 60 Pferdekraft betragende Wirkung zur Zeit völlig unbenützt abfliesst, für die Bahn als Treibmittel zu verwerthen. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Localbahn Stadt Gmunden-Vorchdorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 20. October die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von Alois Kaltenbrunner, Bürgermeister in Gmunden, vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Stadt Gmunden über Kirchham nach Vorchdorf im Anschlusse an die bestehende elektrische Localbahn von der Station Gmunden der Staatsbahnlinie Steinach-Irdning—Schärding in die Stadt Gmunden im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 52.346.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Verbreiterung von Viaducten: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verbreiterung der Viaducte in der Station Baden für den 5. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 20.577.]

Brünner Strassenbahn. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Brünn als Concessionärin der Brünner Strassenbahn vorgelegten Projectes für den Bau einer Nebenlinie der bestehenden Brünner Strassenbahn von km 1·620 der Linie Schreibwald—Karthaus in die erste Brünner Actienbrauerei und Mälzerei die politische Begehung auf den 5. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [H.-M.-Z. 62.232.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Typenplan für Glockenschlagwerke bei Signalhütten.) Der Typenplan für die Anbringung der elektrischen Glockenschlagwerke an der Aussenseite der Signalhütten in einem dazu hergestellten Kasten wurde genehmigt. [3. October, Z. 57.385.]

— (Linie Wien—Tetschen: Wasserleitung in der Station Wien.) Die Ergänzung der zum halbrunden Heizhause in der Station Wien führenden Wasserleitung wurde genehmigt. [9. October, Z. 54.715.]

— (Uebertragung einer Signalhütte.) Eine in der Station Stockerau verfügbar gewesene Signalhütte wurde für den Thorwächter am Bahnhofe in Wien überstellt. [24. September, Z. 35.538.]

— (Güterschuppen in Gastorf.) Durch Herstellung eines 8 m langen Anbaues wurde der Güterschuppen in der Station Gastorf verlängert. [9. October, Z. 55.084.]

— (Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tetschen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage eines von der Station Tetschen abzweigenden, zu den Lagerhäusern der Lagerhaus-Gesellschaft in Tetschen führenden Schleppgeleises für den 7. November anberaumt. [G.-I.-Z. 20.578.]

— (Neues Wächterhaus.) Für ein neues Wächterhaus in km 252·5/6 zwischen den Stationen Wlkanetsch und Leschtina wurde der Bauconsens ertheilt. [13. October, Z. 59.396.]

— (Linie Deutschbrod—Liebau: Nichtausführung einer genehmigten baulichen Herstellung in der Station Zdiretz.) Die mit Handelsministerialerlass vom 17. Jänner 1895, Z. 68.092 ex 1894 (Verordnungsblatt Nr. 19 vom 12. Februar 1895) genehmigte Erweiterung der gräfl. Clam-Gallas-schen Holzverlade-Anlagen in der Station Zdiretz unterbleibt über Einschreiten der gräflichen Güterdirection in Přibislau. [19. October, Z. 60.952.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Brückenwaage in Žiželitz.) Für Zwecke der Zuckerfabrik in Libnoves wurde in der Station Žiželitz eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt. [2. October, Z. 57.298.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Signalhütte in Gablonz.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project für die Aufstellung einer heizbaren Signalhütte in km 12·370 am Bahnhofe Gablonz der Reichen-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde zur Ausführung genemigt. [19. October, H.-M.-Z. 60.954.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Mauerwerksplan der Brücke über den Sázavafluss.) Der vom Landesausschuss in Prag vorgelegte Mauerwerksplan der Brücke über den Sázavafluss in km 9·396 bis 9·501 im Zuge der Theilstrecke Čerčan—Pozar der Localbahn Čerčan-Modřan wurde zur Ausführung genehmigt. [23. October, H.-M.-Z. 57.769.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Eisenconstruction in der Station Wernsdorf.) Das von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegte Project der Eisenconstruction für die Brücke von 4 m Lichtweite in der Station Wernsdorf der Localbahn Stramberg-Wernsdorf wurde zur Ausführung genehmigt. [23. October, H.-M.-Z. 60.357.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Station Rogóżno für den Gesammtverkehr.) Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet gewesene Station Rogóżno der Strecke Krakau—Lemberg ist am 15. October auch für den Frachten-Stückgutverkehr, mithin für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Anschaffung von 30 Cisternenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt die erbetene Bewilligung zur Anschaffung weiterer 30 Cisternenwagen ertheilt, welche Wagen nach Massgabe des Bedarfes nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 9. Mai 1893, Z. 15.405, genehmigten Typenplänen in österreichischen Fabriken hergestellt werden sollen. [Z. 59.825.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Nagy-Kikinda—Perjámos—Pécska. (Politisch-administrative Begehung.) Am 14. October fand unter Führung des Ministerialsecretärs Doctor Andór Bartos des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der vom Reichstagsabgeordneten Baron Fedor Nikolics projectirten Localbahn Nagy-Kikinda—Perjámos—Pécska (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47, Vorconcession Post 2) statt. Die von der Station Nagy-Kikinda der Hauptlinie Budapest—Nagy-Kikinda—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek aus projectirte Linie wird die beiden erstgenannten Linien in der Station Perjámos (nächst Varjas) mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Valkány—Perjámos—Varjas der Hauptlinie Budapest—Szeged—Valkány—Orsova—Verciorova und von dort aus in der Station Pécska mit der im Eigenbetriebe der Gesellschaft stehenden Linie Szeged—Pécska—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen verbinden. Durch die projectirte Fortsetzung der Linie Valkány—Perjámos—Varjas bis Arad (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33 ex 1894, Vorconcession Post 1) wird durch Vermittlung der Theilstrecke Nagy-Kikinda—Perjámos der projectirten Linie Nagy-Kikinda—Perjámos—Pécska der Knotenpunkt Nagy-Kikinda am derzeit kürzesten Wege mit den Hauptlinien Budapest—Arad-Tövis (—Brassó [Kronstadt])—Predeal verbunden werden.

Projectirte Localbahn Arad (Uj-Arad)—Varjas. (Politisch-administrative Begehung.) Am 18. October fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Andór Bartos des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Arad (Uj-Arad)—Varjas (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1894, Vorconcession Post 1, und Nr. 89) statt. Die von der Station Uj-Arad der Linie Arad—Uj-Arad—Temesvár—Jozsefváros (Josefstadt) der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende projectirte Linie wird den Knotenpunkt Arad in der Endstation Varjas mit der als Sackbahn endigenden Linie Valkány—Perjámos—Varjas und durch deren Vermittlung mit der Hauptlinie Budapest—Szeged—Valkány—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatbahnen, schliesslich von der Station Perjámos der Linie Valkány—Perjámos—Varjas aus mit der projectirten Localbahn Nagy-Kikinda—Perjámos—Pécska (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47, Vorconcession Post 2) verbinden.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Politisch-administrative Begehung und Ausbaubeschluss der Localbahnlinie Gurahoncz-Jószáshely—Nagy-Halmágy eventuell —Brád.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen hat den Beschluss gefasst, den laut Nachtrag zur gesellschaftlichen Concessionsurkunde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8, Concessionsertheilung und Ausbaubedingnisse) bewilligten Ausbau der gesellschaftlichen Linie Arad—Uj-Szent-Anna—Gurahoncz-Jószáshely bis Nagy-Halmágy eventuell bis Brád durchzuführen, aus welchem Anlasse am 10. October unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Návay des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der projectirten Linie stattfand. Diese allerdings vorläufig als Sackbahn endigende Linie wird aber von Brád aus durch die projectirte Linie Vaskóh—Nagy-Halmágy—Brád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123 ex 1893, Vorconcession Post 2) Anschluss, und zwar einerseits an die gleichfalls als Sackbahn endigende Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Vaskóh, andererseits von Brád aus an einen geeigneten Punkt der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis—Brassó (Kronstadt)—Predeal erhalten.

Projectirte Localbahn Nagy-Bélicz — Privigye. (Stationsbestimmung.) Auf der demnächst zum Ausbau gelangenden Eisenbahnlinie Nagy-Bélicz—Privigye, (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 82 [Concessionsurkunde]), welche die Fortsetzung der Neutrathal-Bahn bildet, werden als Stationen ausser der Anschlussstation Nagy-Bélicz: Nagy-Ugrócz, Nemes-Kostolány, Nyitra-Novák und Privigye, ferner als Ladestellen Koós, Osslány und Nyitrasseg projectirt.

Budapester Localbahnen-Actiengesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 24 October fand unter Vorsitz des Directionspräsidenten Ladislaus von Bossányi eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Localbahnen-Actiengesellschaft, d. i. der von der

Budapester Strassenbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb erbauten und bisher mit Dampfkraft betriebenen Localbahnen Budapest—Ó-Buda (Alt-Ofen) — Filatorigát — Szent-Endre, Budapest — Czinkota, Budapest—Soroksár—Haraszty und Haraszty—Ráczkeve statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau erstattete der Generaldirector der Strassenbahn - Gesellschaft, Heinrich Jellinek, Bericht über das Project der Capitalserhöhung und die diesbezüglich bereits getroffenen Massnahmen, sowie die Einführung des elektrischen Betriebes im Bereiche der obgenannten, bisher mit Dampfkraft betriebenen Linien. Dem Berichte zufolge wurde mit G.-A. XXI ex 1895 die für jede Linie besonders erfolgte Concession nunmehr in eine einheitliche, dem Gesetze inartikulirte Concessionsurkunde zusammengefasst. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127.) Die Concessionsdauer der Gesellschaft erstreckt sich auf 90 Jahre, vom 16. April 1888 an gerechnet. Desgleichen ist die in dem G.-A. XXXI ex 1880, resp. G.-A. IV ex 1888 gewährleistete Einkommensteuerfreiheit vom 16. April 1888 an zu rechnen. Bei diesem Anlasse wurde auch mit Rücksicht auf die steigende Entwicklung der Budapester Localbahnen und deren Bedeutung für den hauptstädtischen Verkehr auf Grund eines der Regierung vorgelegten Programms für die Ergänzung der Einrichtungen das Nominalcapital der Gesellschaft um 1,188.800 fl. erhöht, beträgt somit nunmehr 3,688.800 fl. Eine wichtige Verfügung, welche für die zukünftige Entwicklung des Unternehmens von weittragender Bedeutung ist, jedoch das gesellschaftliche Interesse weit überragt, ist eine Verfügung der Legislative, wonach dem Unternehmen in der Concession das Recht ertheilt wurde, auf seinen Linien ganz oder theilweise den elektrischen Betrieb mit Oberleitung einführen zu können. Die Generalversammlung entschied einstimmig, die erfolgte Vereinigung der Concessionen zur Kenntniss zu nehmen, die Capitalserhöhung zu beschliessen und die Statuten den neuen Verhältnissen entsprechend zu modificiren.

Kis-Kükülllövölgy (Klein-Kockelthal-)Bahn. (Ausbaubeschluss und Kostenvoranschlag.) Die Interessenten der Comitate Alsó-Fehér und Kis-Küküllö (Kockelburg [in Siebenbürgen]) haben den Beschluss gefasst, eine von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Karacsonfalva und Balázsfalva (Blasendorf) der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus im Kükülllöthale vorläufig über Sóvárad bis Parajd führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 3 a, und Nr. 22 ex 1894) zu erbauen. Die Kosten dieser 102·5 km langen Linie, in deren Bereich 19 Stationen zu errichten sind, betragen 4,100.000 fl., d. i. 40.000 fl. per laufendes Bahnkilometer. Diese das zu erbauende Siebenbürger Eisenbahnnetz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57 ex 1894) ergänzende Localbahnlinie wird in der gemeinsamen Endstation Parajd Anschluss an die projectirte Localbahn Maros-Vásárhely—Parajd (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 12 ex 1894) finden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Statut für die Zulässigkeit heizbarer Güterwagen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatbahnen verlautbart die Bedingungen, unter welchen der Verkehr heizbarer Güterwagen auf ihren Linien statthaft ist:

1. Die Heizvorrichtung muss vollkommen feuersicher am Wagen angebracht und so beschaffen sein, dass die Bedienung derselben lediglich von aussen, ohne die Wagen öffnen zu müssen, erfolgen kann, dass während der Zug in Bewegung ist, überhaupt keine Wartung der Heizvorrichtung nöthig ist und die einmalige Beschickung der Heizapparate mit Brennstoff mindestens innerhalb sechs Stunden keiner Erneuerung bedarf. Falls die Wagen mit selbstständigen Heizvorrichtungen ausgerüstet sind, muss am Wagen ein versperrbarer Behälter zur Aufbewahrung von Heizmaterial angebracht sein, dessen Fassungsraum für einen Heizmaterialvorrath zu der voraussichtlich längsten Fahrtdauer ausreicht. Die Feuerungsstellen und Materialvorrathsbehälter müssen mit normalem Dornverschluss versehen sein. Die Bauart der Heizvorrichtung muss von den betreffenden Aufsichtsbehörden und von der Eisenbahnverwaltung, in deren Fahrpark der heizbare Güterwagen eingestellt wird, genehmigt sein.
2. Heizwagen müssen als solche kenntlich gemacht werden, und haben dieselben auf den Wagenkasten beiderseits die Aufschrift „Heizbarer Wagen" zu tragen.
3. Für die Anheizung des Wagens in der Ladestation, sowie für die Abstellung der Heizung in der Bestimmungsstation hat der Wageneigenthümer oder Aufgeber, beziehungsweise der Empfänger selbst zu sorgen und hiebei den Anordnungen der Bahnorgane Folge zu leisten.
4. Erfordert die Heizanlage eine Wartung auf Unterwegsstationen, so übernehmen auf Wunsch der Wageneigenthümer auch die Eisenbahnverwaltungen die Nachheizung und Erhaltung der Feuerung, ohne jedoch für die Einhaltung einer bestimmten Temperatur im Wagen Gewähr zu leisten. Zu diesem Zwecke muss der Wageneigenthümer oder Aufgeber in der Aufgabestation auf beiden Seiten des Wagens Anklebezettel, Heizanweisungen nach Musterformular, anbringen, aus welchen zu ersehen sein muss, wann die Anheizung erfolgt ist und nach welchen Zeitintervallen und in welchem Umfange Nachheizungen vorzunehmen sind.
   Das für die Nachheizung erforderliche und vom Wageneigenthümer beizustellende Heizmaterial muss, in Portionen abgetheilt, in den Behältern am Wagen untergebracht sein und für die ganze Fahrt ausreichen.
5. Für die Besorgung der Nachheizung auf Unterwegsstationen, deren Vollzug auf den Anklebezetteln (Heizanweisung) zu vermerken ist, können die Bahnverwaltungen eine angemessene Vergütung ansprechen.
6. Heizbare Güterwagen dürfen erst dann in den Fahrpark einer Bahn eingestellt werden, wenn der Wageneigenthümer sich verpflichtet hat, für jeden in Folge der Mitführung des Heizwagens der Eisenbahnverwaltung entstandenen Schaden aufzukommen, und wenn derselbe weiter auf jeden Anspruch an die Bahnverwaltungen für Beschädigung oder Verderben der im Heizwagen beförderten Güter verzichtet, wenn diese Beschädigung oder dieses Verderben in Folge Nichteinhaltung der gewünschten Temperatur, oder in Folge Nichtlauffähigkeit eines heizbaren Wagens durch die nothwendig werdende Umladung, beziehungsweise die hiedurch entstehende Verzögerung in der Beförderung der Güter entstanden ist.
7. Die Beförderung geheizter Wagen in beladenem Zustande erfolgt gegen Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht des verladenen Transportartikels, mindestens aber für 10.000 Kilogramm pro Wagen zum Frachtsatze der für das verladene Gut bei Aufgabe von 10.000 Kilogramm bestehenden Tarifclasse. Werden in den Wagen Güter verschiedener Classen geladen, so erfolgt die Frachtberechnung für mindestens 10.000 Kilogramm zum Frachtsatze des in der Sendung enthaltenen höchst tarifirenden Artikels. In den geheizten Wagen können nur Güter für eine und dieselbe Bestimmungsstation verladen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Erfolgt das Einladen oder Ausladen auf Ansuchen der Partei durch Arbeitskräfte der Eisenbahn, welche in diesem Falle als Arbeiter der Partei angesehen werden, so kommen die im Tarif Theil I, im Abschnitte D III vorgesehenen Auf-, beziehungsweise Abladegebühren zur Einhebung.
8. Das zur Nachheizung auf Unterwegsstationen dem Wagen beigegebene Heizmaterial wird unentgeltlich befördert.
9. Für den Uebergang, die Beförderung und Wagenmiethe-Berechnung der Heizwagen gelten die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens.
10. Die Bahnverwaltungen werden den Eigenthümern oder Miethern heizbarer Wagen für die Verwendung ihrer Wagen keinerlei Entschädigung leisten und einlaufende Wagenmiethen nicht rückvergüten. Aus Anlass besonderer Wagendisponirung durch die Parteien etwa ungedeckt gebliebene Leertouren haben die Parteien mit sechs Pfennig per Kilometer den Bahnverwaltungen zu vergüten.
11. Die Reparaturen und Schmierung der Heizwagen werden von den Eisenbahnverwaltungen auf Rechnung der einstellenden Parteien gegen Zurechnung der Selbstkosten mehr hundert Percent Regiezulage für verausgabte Löhne ausgeführt.
12. Die Beistellung heizbarer Güterwagen durch die Bahnanstalt selbst kann nicht gefordert werden, und bleibt dies dem Ermessen jeder Bahnverwaltung überlassen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate August.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat August vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	7
	in Stationen	21
Zusammenstösse	auf freier Bahn	—
	in Stationen	11
sonstige Betriebsunfälle		136
	zusammen	175

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	5	13
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	25	90
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	—	—
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	13	13
zusammen	43	116

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	—	4
Verwaltungsbezirk der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction in Altona	—	1
„ Köln	1	—
„ Elberfeld	2	—
„ Frankfurt a. M.	—	1
„ Hannover	1	—
„ Münster i. W.	—	4
kgl. Sächsische Staatseisenbahn	—	1
kgl. Württembergische Staatseisenbahnen	1	—
grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen	—	2
wie vor	5	13

Bei den Betriebsunfällen wurden
73 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
100 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 35.935 km . . . 169 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2438 km . . . 6 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	213	153
bei den Privatbahnen	406	192

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:

bei den Staatsbahnen
- der Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Essen,
- die Main-Neckar-Eisenbahn und
- die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen,

bei den Privatbahnen
- die Prignitzer Eisenbahn,
- die Stargard-Küstriner Eisenbahn und
- die Hessische Ludwigs-Bahn.

Italien. (Beförderung von Sendungen nach Orten, die nicht an der Eisenbahn gelegen sind.) Nach den Vorschriften der Haupteisenbahn-Betriebsgesellschaften werden Sendungen nach Orten, welche nicht an der Eisenbahn gelegen sind, nach welchen jedoch ab der Eisenbahn-Bestimmungsstation ein Rollfuhrdienst eingerichtet ist, dann durch diesen nach dem definitiven Bestimmungsorte weiterbefördert, wenn dieser letztere auf der Versandt-Nota, bezw. auf dem Frachtbriefe an dem dazu bestimmten Orte unter Voraussetzung des Wortes „Nach . . . . .“ („Per . . . . .“) angegeben ist. Ist dagegen die Angabe des definitiven Bestimmungsortes vom Absender auf der Versandt-Nota oder dem Frachtbriefe nur an der für die Adresse bestimmten Stelle gemacht, so wird angenommen, dass es sich nur um eine zum Zwecke der erleichterten Zustellung des Ankunfts-Avisos gemachte Vervollständigung der Adresse des Empfängers handelt, und demgemäss das Gut als auf der Station zur Auslieferung bestimmt betrachtet.

Frankreich. (Die Einreihung der nicht benannten Waaren in die Waarenclassen.) Nach Art. 45 des Bedingnissheftes sind die im Tarif (des Bedingnissheftes) nicht bezeichneten Thiere, Lebensmittel, Waaren, Güter und andere Gegenstände bezüglich der Gebührenerhebung in diejenige Classe einzureihen, mit der sie die grösste Aehnlichkeit haben, ohne dass eine nicht benannte Waare (abgesehen von den untheilbaren Massen und den nicht 200 kg auf ein Raummeter wiegenden Gegenständen) einer höheren Gebühr als die erste Classe des genannten Tarifs unterworfen werden darf. Nachdem der allgemeine Tarif mit seinen sechs Classen an die Stelle der vier Classen des Bedingnissheftes getreten ist, so erfolgt die Einreihung von Rechtswegen in eine dieser sechs Classen, wobei die Aehnlichkeit immer die Grundlage der Einreihung bleibt. Ein Zweifel könnte darüber entstehen, ob für eine im allgemeinen Tarif nicht benannte Waare der Vortheil eines Ausnahmetarifs verlangt werden kann, wenn sie mit diesem die grösste Aehnlichkeit hat. Vom höchsten Gerichtshof ist dies indessen durch Erkenntniss vom 26. December 1888 ausdrücklich verneint worden, und zwar mit der Begründung, dass die Ausnahmetarife der Eisenbahngesellschaften wörtlich angewendet werden müssen und über die vorgesehenen Fälle nicht ausgedehnt werden können. Aber da im allgemeinen Tarif nur verhältnissmässig wenig Waaren aufgeführt sind und dadurch für manche Waaren eine Verkehrsbeschränkung entstehen könnte, so haben die Gesellschaften im Interesse des Verkehrs auch Einreihungen in die Ausnahmetarife vorgenommen und thun dies noch jetzt. Im internen Verkehr der einzelnen Netze ist die Einreihung nicht hinderlich, da die nicht benannte Waare von einem Endpunkt bis zum anderen nach dem Satze der Waare, mit der sie die grösste Aehnlichkeit hat, abgefertigt wird. Aber im Verbandsverkehre entstehen Schwierigkeiten, weil die nicht benannte Waare auf einem Netz in diese, auf dem anderen in jene Classe eingereiht ist. Zur Behebung dieser Schwierigkeit sind nach dem „Journal des transports“ die Leiter des Verkehrswesens der verschiedenen Netze zusammengetreten, um eine für sämmtliche Netze gleichmässige Einreihung der nicht benannten Gegenstände in die allgemeinen Waarenclassen und zutreffendenfalls auch in die Ausnahmetarife festzustellen. Die Arbeit wird sehr zeitraubend sein und wenigstens ein halbes Jahr in Anspruch nehmen, da selbst in die neuen Waarenclassen nur verhältnissmässig wenig Gegenstände aufgenommen sind. Schliesslich ist auch noch die Prüfung und Genehmigung der Aufsichtsbehörde erforderlich. („Ztg. d. V. D. E.-V.“)

— (Betriebseröffnung einer Strassenbahn.) Die Lyoner Strassenbahn-Gesellschaft hat am 10. September die Linie von der Casimir Perier-Strasse nach dem Park von la Tête d'Or in Lyon eröffnet.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Castore“ von Santos.) Dieser Dampfer von 1146 Tonnen Gehalt ist am 11. September nach 39tägiger Fahrt mit 6 Passagieren und 1430 Gewichtstonnen factischer Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 746.040 kg Kaffee (hievon 6000 kg für Alexandrien und 45.000 kg für Venedig); aus Rio de Janeiro 409.680 kg Kaffee (hievon 13.060 kg für Varna), 2856 kg Häute für Salagora; aus Victoria 253.080 kg Kaffee (hievon 27.060 kg für Fiume); aus Bahia 18.660 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,429.560 fl. ö. W.

„Adria“, kgl. ung. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Einführung der Winterfahrordnung der zwischen Fiume—Ancona und Fiume—Venedig verkehrenden Personendampfer.) Die Direction der „Adria“ verlautbart, dass, nachdem die Sommerfahrordnung der zwischen Fiume—Ancona und Fiume—Venedig verkehrenden gesellschaftlichen Dampfer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42) mit letztem October eingestellt wird, vom 1. November an die Dampfer nach folgender Fahrordnung verkehren: Abfahrt von Fiume nach Ancona jeden Donnerstag 7 U. 30 M. Früh; Ankunft in Ancona an demselben Tage Abends 5 U. 30 M. Abfahrt von Ancona nach Fiume jeden jeden Samstag 9 U. Abends; Ankunft in Fiume am nächsten Tage 7 U. Früh. Abfahrt von Fiume nach Venedig jeden Sonntag 4 U. Nachmittags; Ankunft in Venedig am nächsten Tage 6 U. Früh. Abfahrt von Venedig jeden Dienstag 6 U. Abends; Ankunft in Fiume am nächsten Tage 9 U. Früh. Der von Venedig nach Fiume verkehrende Dampfer wird manchmal auch in Pirano anlaufen, in welchem Falle die Ankunft in Fiume um einen Tag später erfolgt, was jedoch stets in den Journalen in Venedig, sowie mit besonderen Kundmachungen am St. Marcus-Platze publicirt wird. Zwischen Fiume und Venedig verkehrt der Dampfer „Venezia“ und zwischen Fiume und Ancona der Schnelldampfer „Villám“.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 1. bis zum 7. November.

Adriatischer Dienst.

1. November, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän V. Cossiancich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

1. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer, nach Venedig.

2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

4. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole nach Venedig.

5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris", Capitän L. de Stabile, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

6. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän M. Zurich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

6. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer, nach Venedig.

7. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

2. November, um 5 Uhr Nachmittags: Dampfer „Fiora", Capitän C. Zalampich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Mytilene.

4. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Minerva", Capitän T. Gopcevich, nach Thessalien, Constantinopel und Batum, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

5. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Semiramis", Capitän C. Bechtinger, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Rhodus, Khios, Smyrna und Dardanellen.

6. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Urano", Capitän V. Cattarinich nach Alexandrien mit Berührung von Fiume, Corfu und Patras.

7. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Venus", Capitän F. D' Este, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. November um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela", Capitän A. Mitis, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;
nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

20. Novbr., Dampfer „Pandora", Capitän G. Klausberger, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Gegenseitiger Brandschaden-Versicherungsverband österreichischer Eisenbahnen. (Jahresbericht und Rechnungsabschluss pro 1894.) Aus dem von der Oesterr. Nordwestbahn als Vorsitzende des Comité des gegenseitigen Brandschaden-Versicherungsverbandes österreichischer Eisenbahnen für das Jahr 1894 veröffentlichten Berichte und Rechnungsabschlusse ist zu entnehmen, dass im Berichtsjahre 264 Brandschadenfälle (um 107 Fälle weniger als im Jahre 1893) zur Anzeige gebracht worden sind, von welchen 218 Fälle abgerechnet wurden; die übrigen 46 Fälle konnten wegen verspätet oder gar nicht eingelangter Anmeldung der definitiven Schadenhöhe in diese Jahresabrechnung nicht einbezogen werden. Die aus dem Geschäftsjahre 1893 verbliebenen 36 Brandschadenfälle wurden zur Gänze abgerechnet und in den Rechnungsabschluss pro 1894 aufgenommen, so dass in Hinkunft Abrechnungen aus dem Jahre 1893 nicht mehr vorkommen können, da die im Uebereinkommen vorgesehene einjährige Verjährungsfrist eine eventuelle nachträgliche Brandanzeige aus diesem Jahre unstatthaft erscheinen lässt. Die 218 abgerechneten Brandschadenfälle aus dem Jahre 1894 und die 36 rückständig gewesenen Brandschadenfälle, einschliesslich einiger Nachträge aus dem Jahre 1893 und einer Nachtragsgutschrift aus dem Jahre 1892, wurden mit einem Gesammtschadenbetrage von fl. 57.307·18 liquidirt, wovon fl. 447·90 als vom Verbande nicht zu tragende Schadenpräcipua in Abzug kommen; zu dem den Verband belastenden Restbetrage von fl. 56.859·28 sind die Jahreskosten der Administration pro 1894 mit fl. 3725·08, deren 5percentige Verzinsung mit fl. 91·88, weiters die Feuerwehrbeiträge pro 1893 mit fl. 193·11, deren 5percentige Verzinsung mit fl. 8·71 und endlich die Staatsgebühren pro 1893 mit fl. 285 und deren 5percentige Verzinsung mit fl. 13·58 hinzuzurechnen, so dass die Gesammtsumme von fl. 61.176·64 den auf Grund der Geschäftsabwicklung des Jahres 1894 auf sämmtliche Verbandsmitglieder aufzutheilenden Jahresbetrag bildet. Nach den Entstehungsjahren und einzelnen Schadengattungen gesondert, entfallen von der nach Abzug der Präcipua und Zuschlag der fl. 971·17 betragenden Gutschrift aus dem Conto für Güter ex 1892 verbliebenen Gesammtschadensumme per fl. 57.838·45 für Gebäude und Objecte vom Jahre 1893 fl. 5124·64 und vom Jahre 1894 fl. 18.174·14, für Inventargegenstände vom Jahre 1893 fl. 413·23 und vom Jahre 1894 fl. 850·32, für Personalmobilien vom Jahre 1893 fl. 1944·26 und vom Jahre 1894 fl. 1337·96, für Fahrbetriebsmittel vom Jahre 1893 fl. 3622·13 und vom Jahre 1894 fl. 4768·09, für Materialien vom Jahre 1893 fl. 221·97 und vom Jahre 1894 fl. 13.717·56 und für Güter vom Jahre 1893 fl. 166·54 und vom Jahre 1894 fl. 7489·61. Es bezieht sich sohin ein Fünftel der Gesammtschaden-Abrechnungssumme des Geschäftsjahres 1894 auf Brandschäden des Jahres 1893. Da die noch nicht abgerechneten 46 Brandschadenfälle aus dem Jahre 1894 beiläufig eine Schadensumme von rund fl. 30.000 ergeben werden, so fallen auf das Kalenderjahr 1894, resp. auf die in demselben erstatteten 264 Brandanzeigen Schäden im Betrage von circa fl. 76.000, das ist um fl. 13.000 mehr als die im Jahre 1893 erwachsene Gesammtschadenziffer von circa fl. 63.000. Vorschüsse wurden auf die in diesem Rechnungsabschlusse liquidirten Schadenfälle nicht ertheilt, kommen somit auch nicht in Rechnung. Die Administrationskosten, welche fl. 3725·08 betrugen, haben den Rahmen des hiefür durch die Directionsconferenz bewilligten herabgesetzten Präliminares von fl. 3800 nicht überschritten. Die Anzahl der Verbandsmitglieder hat sich im Jahre 1894 durch den Beitritt der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn vergrössert. Die im Berichtsjahre durch das Comité liquidirten Schadenanmeldungen, Administrationskosten, Feuerwehrbeiträge und Staatsgebühren im Gesammtbetrage von fl. 61.176·64 vertheilen sich wie folgt: Oesterr. Nordwestbahn fl. 18.784·99, Südnorddeutsche Verbindungsbahn fl. 60·69, Böhmische Nordbahn fl. 315·76, Kaiser Ferdinands-Nordbahn fl. 11.274·67, Buschtěhrader Eisenbahn fl. 667·65, Aussig-Teplitzer Eisenbahn fl. 80·12, Südbahn-Gesellschaft (österr. Linie) fl. 4787·69, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linie) fl. 2432·74, k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen fl. 22.323·77, Mährisch-schlesische Centralbahn fl. 256·76, Eisenbahn Wien-Aspang fl. 17·82, Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen fl. 173·98. Nach der schlüsselmässigen Auftheilung der liquidirten Schäden, Administrationskosten und Staatsgebühren von zusammen fl. 61.176·64 entfallen auf die Oesterr. Nordwestbahn fl. 3671·96, Südnorddeutsche Verbindungsbahn fl. 978·82, Böhmische Nordbahn fl. 856·27, Kaiser Ferdinands-Nordbahn fl. 7380·35, Böhmische Westbahn fl. 830·40, Buschtěhrader Eisenbahn fl. 1657·60, Böhmische Commercialbahnen fl. 145·32, Aussig-Teplitzer Eisenbahn fl. 1129·23, Südbahn-Gesellschaft fl. 9467·75, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft fl. 6132·51, k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen fl. 27.169·15, Localbahn Dolina-Wygoda fl. 2, Prag-Duxer Eisenbahn fl. 18·77, Dux-Bodenbacher Eisenbahn fl. 13·16, Mährische Grenzbahn fl. 57·50, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn fl. 380·63, Mährisch-schlesische Centralbahn fl. 355·51, Eisenbahn Wien-Aspang fl. 204·47, Stauding-Stramberger Localbahn fl. 38·28, Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen fl. 263·24, Neutitscheiner Localbahn fl. 16·65, Mühlkreisbahn fl. 42·27, Kaschau-Oderberger Eisenbahn fl. 355·87, Steyrthal-Bahn fl. 48·21 und auf das steiermärkische Landes-Eisenbahnamt fl. 24·58.

Gegenseitiger Schaden-Assecuranzverband österreichischer und ungarischer Eisenbahnen in Liquidation. (Jahresbericht und Rechnungsabschluss für das Liquidationsjahr 1894.) Aus dem Jahresberichte und Rechnungsabschlusse für das Liquidationsjahr 1894 ist zu entnehmen, dass auf Grund der falcultativen Versicherung der nicht durch

Feuer entstandenen Güterschäden zusammen fl. 2727·84 abgerechnet und auf die an dieser Versicherung betheiligten Bahnverwaltungen aufgetheilt wurden. Dem Entstehungsdatum nach entfallen von dieser Schadenssumme auf das Jahr 1887 fl. 700, auf das Jahr 1888 fl. 521·50 und auf das Jahr 1889 fl. 3949·34. Die vorstehend auf die Jahre 1887 und 1888 fallenden Beträge repräsentiren, soweit es sich um die Verjährung handelt, nicht Liquidirungen an die Mitglieder, sondern Rückerstattungen an den Verband. Nachdem im Jahre 1894, dem Beschlusse der fünfjährigen Verjährung entsprechend, bereits das Entstehungsjahr 1889, welches das letzte Versicherungsjahr des Verbandes repräsentirt, zur endgiltigen Abrechnung kam, und da dem Verbande keinerlei Auszüge über rückständige Abrechnungen, deren Verjährung nachweisbar unterbrochen wurde, zugekommen sind, so erscheint die Liquidation des Verbandes mit diesem Rechnungsabschlusse vollkommen beendet, und wäre eine Nachtragsabrechnung nur mehr zum Zwecke einer Rückerstattung an den Verband zulässig. Von der Güterschädensumme per fl. 2727·84 wurden liquidirt für die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen fl. 299·96, für die Oesterr. Nordwestbahn fl. 30·03, für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn fl. 398·98 und für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn fl. 2598·79. An Staatsgebühren wurden insgesammt fl. 44·40 liquidirt, wovon fl. —·65 auf die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und fl. 43·75 auf die Oesterr. Nordwestbahn entfallen. Nach der schlüsselmässigen Auftheilung der für die nicht durch Feuer entstandenen Güterschäden, sowie für Staatsgebühren abgerechneten Gesammtsumme per fl. 2772·24 entfallen auf die Arad-Temesvarer Eisenbahn fl. 3·52, auf die Ungarische Westbahn fl. 14·34, auf die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn fl. 12·45, auf die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen fl. 1155·73, auf die Fünfkirchen-Barcser Bahn fl. 9·81, auf die Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn fl. 10·25, auf die Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn fl. 17.82, auf die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) fl. 317·50, auf die k. und k. Bosna-Bahn fl. 11·56, auf die Militärbahn Banjaluka-Doberlin fl. 1·20, auf die Keszthely-Balaton-St. Györgyer Bahn fl. —·68, auf die Oesterr. Nordwestbahn fl. 264·09, auf die Südnorddeutsche Verbindungsbahn fl. 43·39, auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn fl. 617·23, auf die Böhmischen Commercialbahnen fl. 4·58, auf die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien) fl. 349·19, auf die Stauding-Stramberger Localbahn fl. 1·63, auf die Bosnisch-herzegowinische Staatsbahn Mostar-Metković fl. 1·18 und auf die Neutitscheiner Localbahn fl. —·41.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCII. Stückes.) Das am 28. October herausgegebene CCII. Stück enthält unter

Nr. 1535: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 23. October 1895, Z. 13.748, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Kärnten.

Nr. 1536: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 23. October 1895, Z. 12.349, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Kufstein in Tirol nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 1537: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. October 1895, Z. 17.660, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich in die Bukowina.

Nr. 1538: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. October 1895, Z. 17.779, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann i. P., sowie aus den Gerichtsbezirken Taxenbach und Mittersill im Herzogthume Salzburg in die Bukowina.

Nr. 1539: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 26. October 1895, Z. 102.772, betreffend die Gestattung des Einlangens von Schweinen auf dem Centralviehmarkte in Wien aus den wegen Schweinepest nicht gesperrten ungarischen Jurisdictionsgebieten vom 29. October 1895 angefangen.

Nr. 1540: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 24. October 1895, Z. 20.185, betreffend die Beschränkung der Schweineeinfuhr aus der Bukowina nach Schlesien.

Nr. 1541: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 22. October 1895, Z. 85.643, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich nach Galizien.

Nr. 1542: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 23. October 1895, Z. 39.760, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern (Rindern, Schafen und Ziegen) aus Galizien nach Mähren.

— (Inhalt des CCIII. Stückes.) Das am 29. October herausgegebene CCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1543: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 22. October 1895, Z. 85.815, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann im Pongau, sowie aus den Gerichtsbezirken Taxenbach und Mittersill im Herzogthume Salzburg nach Galizien.

Nr. 1544: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 28. October 1895, Z. 103.038, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schlachtrindern aus den wegen Maul- und Klauenseuche gesperrten galizischen Bezirken nach Wien St. Marx.

Nr. 1545: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 21. October 1895, Z. 26.924, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke St. Johann im Pongau, sowie aus den Gerichtsbezirken Taxenbach und Mittersill im Grossherzogthume Salzburg nach Dalmatien.

Nr. 1546: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 22. October 1895, Z. 86.448, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Dąbrowa und des Gerichtsbezirkes Bolechów für die Ein- und Ausfuhr von lebenden Schweinen.

Nr. 1547. Verordnung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 18. October 1895, Z. 127.438, betreffend die Sperre des Gemeindegebietes Odžak, sowie der Bezirke Gradačac, Brčka und Bjelina für den Ab- und Zutrieb von Borstenvieh.

— (Inhalt des CCIV. Stückes.) Das am 31. October herausgegebene CCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1548: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 29. October 1895, Z. 103.381, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen serbischer Provenienz aus Köbánya in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1549: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 29. October 1895, Z. 103.039, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus den wegen Maul- und Klauenseuche gesperrten ungarischen Gebieten nach dem Schlachthause der Productivgesellschaft der Fleischselcher und des Fleischselchers Josef Ziegler in Wien.

Nr. 1550: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. October 1895, Z. 169.938, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus nicht wegen Schweinepest gesperrten ungarischen Jurisdictionen in das Central-Schlachthaus in Prag-Holeschowitz, sowie die Zurückziehung der der Borstenvieh-Mastanstalt in Barcs, Comitat Somogy in Ungarn, gewährten Begünstigung der Einfuhr von Mastschweinen nach obigem Schlachthause.

Nr. 1551: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 30. October 1895, Z. 103.826, betreffend das vom kgl. ungarischen Ackerbauministerium erlassene Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus Niederösterreich nach Ungarn.

Nr. 1552: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 24. October 1895, Z. 26.151, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn mit Einschluss von Siebenbürgen und aus Niederösterreich.

Nr. 1553: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 25. October 1895, Z. 85.888, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Borstenvieh in den Gerichtsbezirken Łańcut und Dubiecko in Galizien.

— (Inhalt des CCV. Stückes.) Das am 2. November herausgegebene CCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1554: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 29. October 1895, Z. 31.563, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen serbischer Provenienz aus Köbánya in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 1555: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 30. October 1895, Z. 14.425, betreffend die Gestattung der Einfuhr serbischer Schweine aus Steinbruch (Köbánya) in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1556: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 30. October 1895, Z. 18.649, betreffend die Gestattung der Einfuhr von serbischen Schlachtschweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 1557: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 30. October 1895, Z. 20.433, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen serbischer Provenienz aus Steinbruch in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1558: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. October 1895, Z. 171.242, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen serbischer Provenienz aus Steinbruch in Ungarn nach Böhmen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife Theil II.

Mit 1. Jänner 1896 tritt der Nachtrag VI zu dem ab 1. Juli 1893 giltigen Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aufnahme der Station Baden-Frachtenbahnhof in die Schnitt-Tariftabellen A, sowie in die Stations- und Ausnahmetarife; Eliminirung von Frachtsätzen für die Stationen Baden und Pfaffstätten.
II. Geänderte Frachtsätze in den Schnitt-Tariftabellen B, bezw. B_1.
III. Ergänzung der Stationstarife.
IV. Ergänzung des Aufnahmetarifes Nr. II für Eisen etc.
V. Aenderung, bezw. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. IV für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen.
VI. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. VI für Borke und Lohe.
VII. Aenderung der Nomenclatur für den Ausnahmetarif Nr. VIII für Emballagen, gebrauchte.
IX. Aufnahme der Station Pörtschach am See in den Ausnahmetarif Nr. XVII für Blei etc.
X. Ergänzung der Stationstarife Leobersdorf und Wr. Neustadt.
XI. Aenderung der Zuschlagsfristen.
XII. Verzeichniss derjenigen Artikel, für welche im Güterverkehre zwischen Südbahnstationen und Böhmen Ausnahmetarife bestehen.
XIII. Aenderung von Stationsnamen.
XIV. Berichtigungen.
XV. Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 16. December 1895 bei den Verbandsverwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) zum Preise von 1 Krone käuflich bezogen werden.

Wien, am 1. November 1895. [842]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Abänderung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Der neue Tarif für den Bayerisch-Oesterreichischen Personen- und Gepäcksverkehr, dessen Inkrafttreten gemäss Verlautbarung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 116 vom 3. October 1895 mit dem 1. November 1895 festgesetzt war, gelangt erst mit 1. December 1895 zur Einführung.

Demnach bleiben sowohl der Tarif für den Bayerisch-Oesterreichischen Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. Mai 1893, wie die im Tarife für den Oesterreichisch-Bayerisch-Hessisch-Pfälzischen Personenverkehr vom 1. Juni 1893 enthaltenen Fahrpreise zwischen Stationen der verstaatlichten Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen andererseits bis 1. December 1895 in Kraft.

Wien, am 30. October 1895. [843]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Bayerisch - Hessisch - Pfälzischer Personenverkehr.

Abänderung des Einführungstermines des Nachtrages I.

Der Nachtrag I zum Tarife für den Oesterreichisch-Bayerisch - Hessisch - Pfälzischen Personenverkehr, dessen Inkrafttreten gemäss Verlautbarung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 116 vom 3. October 1895 mit dem 1. November 1895 festgesetzt war, gelangt erst mit 1. December 1895 zur Einführung.

Die im besagten Tarife für den Verkehr zwischen Stationen der verstaatlichten Böhmischen Westbahn und Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen ausgewiesenen Fahrpreise und Gepäcksgebühren bleiben demnach noch bis 1. December 1895 in Kraft.

Wien, am 25. October 1895. [844]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Chocin für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 15. November 1895 wird die auf der Linie Stryj—Stanislau zwischen der Station Kalusz und der Haltestelle Wistowa in km 69·4 bei Wächterhaus Nr. 55 gelegene Haltestelle Chocin für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Wien, am 29. October 1895. [845]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Fröllersdorf.

Am 4. November 1895 wird die in der Strecke Neusiedl-Dürnholz—Grussbach-Schönau gelegene Haltestelle Fröllersdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung über die Eröffnung dieser Haltestelle, sowie aus den für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifen zu ersehen.

In dieser Haltestelle werden die in der Strecke Neusiedl-Dürnholz—Grussbach-Schönau verkehrenden gemischten Züge Nr. 703, 708, 709 und 730 täglich je 1 Minute anhalten, und sind die Abfahrtszeiten dieser Züge von der Haltestelle Fröllersdorf aus dem affichirten, ab 1. October 1895 giltigen Fahrplanplacate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zu entnehmen.

Wien, am 31. October 1895. [846]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Personenzugs-Fahrkarten III. Classe zwischen Morawičan einerseits und Prossnitz, Prerau und Wien (K.F.N.B.) andererseits.

Vom 15. November 1895 an gelangen directe Personenzugs-Fahrkarten III. Classe zwischen Morawičan einerseits und Prossnitz, Prerau und Wien (K.F.N.B.) andererseits zu folgenden Fahrpreisen zur Einführung, und zwar:

Von oder nach	Nach oder von		
	Prossnitz	Prerau	Wien (K.F.N.B.)
	Fahrpreis per Person III. Classe in Kreuzern		
Morawičan	80	80	300

Wien, am 29. October 1895. [847]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch im Namen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Sonstige Nachrichten.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher, Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Neue Nachträge.) Mit Giltigkeit vom 1. October sind zu den Gütertarifen für die obenbezeichneten Verkehre die Nachträge 2, bezw. 1 zur Einführung gekommen, welche neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen einen neuen Ausnahmetarif für Getreide u. s. w. zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern enthalten.

Die Entfernungen, bezw. Frachtsätze für die Stationen Falkenwalde, Gutsdorf, Retz und Steinberg i. Brdbg. der Neubaustrecke Stolzenhagen—Kallies sind am 15. October in Kraft getreten, und treten diejenigen für die Stationen Bolatitz, Deutsch-Krawarn, Kranowitz, Kuchelna, Studzienna und Troppau (Preuss. Staatsb.) mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Ratibor—Troppau in Kraft.

Die Nachträge sind von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Deutsch-Französischer Personen- und Gepäcksverkehr. Zu dem seit dem 1. Februar 1893 giltigen Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen deutschen Stationen einerseits und Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn andererseits über Alt-Münsterol—Petit-Croix—Belfort und über Basel—Genf tritt am 15. November ein Nachtrag I in Geltung.

Hessisch - Bayerischer Viehverkehr. Im Hessisch-Bayerischen Viehverkehr über Aschaffenburg werden seit 25. September die im Personenverkehr giltigen Fahrkarten auch für die Viehbegleiter als Fahrtausweis zugelassen.

Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. October ist im vorbezeichneten Verkehr für die Ausfuhr von Weizen, Roggen, Gerste Hafer, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnissen und aus Getreide und Mühlenerzeugnissen hergestellten Kaffeeersatzmitteln über die deutschen Seehäfen nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien ein Ausnahmetarif in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrs-, bezw. Tarifbureaux der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirkes nach den Stationen der Neubaulinien Stolzenhagen—Kallies und Bromberg—Znin des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg gelangen mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf den bezeichneten Linien directe Frachtsätze zur Einführung. Die Höhe dieser Sätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Die im Tarife für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. August enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Wollgarn-Sendungen von Derendingen nach Greiz (Bahnhof und Haltestelle) und Reichenbach i. V. (oberer und unterer Bahnhof) finden seit 24. September auch auf solche Wollgarn-Sendungen in Wagenladungen von mindestens 5000 kg Anwendung, denen kleinere Mengen Wollgewebe beigeladen sind.

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Frachtstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern finden seit 1. October auch auf solche Sendungen Anwendung, welche mit direct lautenden Frachtbriefen nach Schweden und Norwegen aufgegeben und in Lübeck oder Warnemünde umexpedirt werden.

Bromberg - Sächsischer Gütertarif. Am 1. October wurden die an der Neubaustrecke Bromberg—Znin gelegenen Stationen Jaroschewo, Jesuitersee, Rinarschewo, Schubin, Wonosch des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg für den gesammten Güterverkehr eröffnet und in den Bromberg-Sächsischen Gütertarif einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Ferner wurde mit Giltigkeit vom 21. September in den Ausnahmetarif 3 für Holz des genannten Gütertarifes der Artikel „Rundholz, gelocht (Haspelholz)“ unter Ziffer 4 aufgenommen.

Mitteldeutscher Verbandsgüterverkehr. (Ausnahmetarif 6.) Mit Wirkung vom 15. October ab wurde der Ausnahmetarif 6 für Garne aller Art und Baumwollgewebe auf den Verkehr der Station Mülhausen Nord der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ausgedehnt.

Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover-Bayerischer Verband. (Ausnahmetarif 19 a.) Im Ausnahmetarif 19 a (Eisen und Stahl) sind ab 15. October für den Versandt nach Augsburg und München Centralbahnhof directe Frachtsätze zur Anwendung gekommen, worüber die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft geben.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Holzverkehr. Mit Giltigkeit vom 5. October wurde die Station Ebensfeld der der Bayerischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Rheinisch -Westphälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Ermässigte Frachtsätze für Getreide etc. nach Seehafenstationen.) Am 10. October traten ermässigte Frachtsätze für Getreide etc. nach den Seehafenstationen Emden, Leer, Norden und Papenburg zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Berlin - Nordostdeutscher Güterverkehr und Ostdeutscher Güterverkehr. Am 15. October traten in den Tarifen für den Berlin-Nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppen I/III) und Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppen I/II) neue, bezw. ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Directionsbezirkes Bromberg: Falkenwalde, Gutsdorf, Reetz und Steinberg i. Brdbg., bezw. Balster, Kallies, Krampe, Dt.-Krone, Harmelsdorf, Schrotz, Stolzenhagen, Stranz, Tütz und Wittenberg i. Westpr. in Kraft, welche bei den Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Königl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Kilometerzeiger für den Verkehr der Nebenbahn Ratibor—Troppau.) Am 20. October wurde die Nebenbahn Ratibor—Troppau für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. An dieser Strecke sind in der Richtung von Ratibor nach Troppau die Haltestellen Studzienna, Kranowitz, Kuchelna, Bolatitz und Deutsch-Krawarn gelegen.

Die Strecke Ratibor—Troppau ist mit den daran gelegenen Haltestellen der Betriebsinspection I, sowie der Maschinen- und der Verkehrsinspection zu Ratibor unterstellt.

Die Haltestellen erhalten sämmtlich die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und Leichen. Die Abfertigung lebender Thiere kann nur auf den Haltestellen Kranowitz und Deutsch-Krawarn erfolgen. Zur Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen sind die Haltestellen der Neubaustrecken nicht geeignet.

Dem Personenverkehre dienen die nachstehend angegebenen Züge:

641.	643.	645.	647.	Stationen und Haltestellen			642.	644.	646.	648.
II.–IV. Classe							II.–IV. Classe			
Früh	Vorm.	Nachm.	Nachm.				Früh	Nachm.	Nachm.	Abends
4.55	10.03	2.40	4.40	Abg.	Ratibor	Ank.	8.00	2.25	6.45	8.30
5.04	10.14	2.49	4.52	↓	Studzienna	↑	7.53	2.17	6.37	8.23
5.17	10.33	3.02	5.11	↓	Kranowitz	↑	7.39	1.57	6.17	8.09
5.33	10.56	3.18	5.33	↓	Kuchelna	↑	7.29	1.41	6.01	7.59
5.45	11.16	3.30	5.53	↓	Bolatitz	↑	7.19	1.26	5.48	7.49
5.56	11.36	3.41	6.16	↓	Deutsch-Krawarn . . .	↑	7.04	1.01	5.22	7.34
6.15	12.09	4.00	6.49	Ank.	Troppau C.-B.	Abg.	6.45	12.23	4.44	7.15

Es gelangen nur Fahrkarten II. bis IV. Wagenclasse zur Ausgabe.

Bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen hat die Frachtberechnung in folgender Weise stattzufinden:

a) Im Verkehre der Stationen der Strecke Ratibor—Troppau unter einander nach Massgabe nachstehender Kilometerentfernungen:

	Studzienna	Kranowitz	Kuchelna	Bolatitz	Deutsch-Krawarn	Troppau Central- (Staats-)Bahnhof
Ratibor	4	10	15	20	25	35
Studzienna		7	12	16	22	32
Kranowitz			6	10	16	26
Kuchelna				5	10	20
Bolatitz					6	16
Deutsch-Krawarn						10

b) Im Verkehre der Stationen der Strecke Ratibor—Troppau mit preussischen Staatsbahnstationen auf Grund der jeweilig niedrigsten Gesammtentfernung, welche sich durch Anstoss nachstehend angegebener Entfernungen an die in den Tarifen für Ratibor und Woinowitz vorgesehenen Entfernungen ergibt.

Die Anstossentfernungen betragen:

Von	Nach Ratibor	Nach Woinowitz
Studzienna	4 km	5 km
Kranowitz	10 „	12 „
Kuchelna	15 „	17 „
Bolatitz	20 „	21 „
Deutsch-Krawarn	25 „	27 „
Troppau (Central-Bahnhof)	35 „	37 „

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Troppau.) Mit der am 20. October stattgefundenen Betriebseröffnung der Strecke Ratibor—Troppau des Directionsbezirkes Kattowitz wurde die Grenzstation Troppau in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung für die Station Troppau, Preussische Staatsbahn, werden die Entfernungen der Station Mochbern zuzüglich 195 km zu Grunde gelegt.

Ostdeutscher Gütertarif. (Einbeziehung von Stationen in den Tarif.) Am 20. October wurde im Directionsbezirk Kattowitz die Neubaustrecke Ratibor—Troppau eröffnet. Die an derselben gelegenen Stationen und Haltestellen Studzienna, Kranowitz, Kuchelna, Bolatitz, Deutsch-Krawarn und Troppau wurden mit diesem Tage in den Ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betreffenden Dienststellen und den Verkehrsbureaux der betheiligten Eisenbahn-Direction zu erfahren.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Einbeziehung von Stationen in den Tarif.) Mit dem 20. October a. St./1. November n. St. wurden die Stationen Charlottenbrunn, Gnadenfrei, Landeshut, Lüben, Mittelsteine und Ruhbank (E.-D.-B. Breslau), sowie Troppau (E.-B.-D. Kattowitz) in den Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr vom 26. Februar a. St./10. März n. St. 1893 aufgenommen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den vorstehend genannten Stationen zu erfahren.

Deutsche Eisenbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel.) Vom 6. October ab trat die Ostpreussische Südbahn und vom Tage der im Laufe des Monats October erfolgten Betriebseröffnung ab die von der Localbahn-Actien-Gesellschaft in München betriebene Localbahn Meckenbeuren—Tettnang dem Nothstandstarif für Düngemittel bei.

— (Beförderungserleichterungen für frische Seemuscheln im Verkehr von deutschen Ostseehäfen.) Die in den besonderen Tarifvorschriften unter II B 1 a des Hanseatisch-Ostdeutschen und des Berlin-Hanseatischen Gütertarifs für frische Seemuscheln im Verkehr von den deutschen Nordseehäfen vorgesehenen Beförderungserleichterungen wurden mit 7. October auch im Verkehr von deutschen Ostseehäfen unter den tarifmässigen Voraussetzungen gewährt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Nachtrag XIX.) Am 15. October trat der Nachtrag XIX zum Tarifheft 2 in Kraft. Er enthält in der Hauptsache Entfernungen und Frachtsätze für die neu in den Verkehr einbezogenen sächsischen Verkehrsstellen Grünthal, Harthau i. Erzgeb., Jahnsdorf i. Erzgeb., Neuhausen i. Sachsen und Oberreichenbach i. V., ausserdem Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Abzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. (Einbeziehung der Localbahn Meckenbeuren—Tettnang in den Tarif.) Vom Tage der Betriebseröffnung wird die an der Station Meckenbeuren-Tettnang abzweigende vollspurige Localbahn Meckenbeuren—Tettnang in den Tarif einbezogen. Die der Tarifbildung zu Grunde zu legenden Entfernungen werden durch Anstoss von 10 km an die Entfernungen der bisherigen Station Meckenbeuren-Tettnang gefunden.

Die Schnittfrachtsätze des Ausnahmetarifes I für Güter der österreichischen Stückgutclasse II betragen

bis zum Schnittpunkt 1 . . . . . 5·08 Mk.
bis zum Schnittpunkt 2 . . . . . 4·68 Mk.

Die Verkehrsleitung ist dieselbe wie für die bisherige Station Meckenbeuren-Tettnang. Letztere führt von dem Tage der Betriebseröffnung nur noch die Bezeichnung Meckenbeuren. Bei Berechnung der Lieferfrist im Verkehr mit der neuen Station Tettnang sind die vorgenannten durch Anstoss zu ermittelnden Entfernungen um 5 km zu kürzen.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. In Folge der am 1. October eingetretenen Verstaatlichung der Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn sind vom gleichen Zeitpunkt ab für die an den Strecken Weimar—Gera, Grossheringen—Saalfeld, Orlamünde—Oppurg und Schwarza—Blankenburg i. Thür. gelegenen Stationen Blankenburg (Thür.), Camburg a. d. Saale, Dornburg a. d. Saale, Göschwitz, Grossschwabhausen, Hermsdorf-Klosterlausitz, Jena (Saalbhf.), Jena (Weimar-Geraer Bhf.), Kahla a. d. Saale, Kleindambach, Kraftsdorf, Mellingen (Thür.), Neue Schenke (Ladegleis), Orlamünde, Pössneck (Saalbhf.), Roda (Sachsen-Altenburg), Rudolstadt (Thür.), Schwarza b. Rudolstadt (Thür.), Töppeln (Ladegleis) und Uhlstädt die im Tarif vorgesehenen Kilometerzuschläge zu streichen.

Soweit bisher der Berechnung der Ausnahmetarife die kilometrischen Entfernungen unter Einschluss von Kilometerzuschlägen zu Grunde zu legen waren, sind die Zuschlagskilometer nicht mehr zu berücksichtigen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1748	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wiener Verbindungsbahn	Kohle und Coaks	Wien K.F.N.B. transit	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an eine Dienststelle der Südbahn-Gesellschaft, bezw. an eine solche der Eisenbahn Wien-Aspang adressirt sein und von denselben bezogen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	5	3	2	Im Kartirungswege		Unter den gleichen Bedingungen werden nebenstehende Frachtsätze auch für Coakssendungen, welche in Wien K.F.N.B. von der Gasanstalt in Zwischenbrücken zur Aufgabe gelangen, Anwendung finden
					Wien E.W.A.				5	3	2			
									Kreuzer ö. W.					
1749	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahlmateriale zu Schiffsbauzwecken der Handelsmarine	Altkladno	Triest-S. Andrea und Triest-Freihafen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Güterverkehr. giltig ab 1. Jänner 1892	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 1. December 1896	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verkehr, giltig ab 1. Jänner 1892	141	118	23	Im Kartirungswege		
					Pola				153	127	26			
				Teplitz-Waldthor	Triest-S. Andrea und Triest-Freihafen				144	123	21			
					Pola				156	132	24			
1750	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gusseiserne Röhren und Maschinentheile von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinen-Obertheile)	Worms (Hafen)	Pressbaum, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 15. November 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1896	Theil II, Tarifheft 3 vom 1. Jänner 1895 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband		2·17 Mark		Im Kartirungswege		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 101 vom 29. August 1895, sub Post 1308, publicirten Frachtsätze für gusseiserne Röhren und Maschinentheile treten unter Einem ausser Kraft
				Worms (Station)										
				Stationen der Hessischen Ludwigsbahn										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1751	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalkstein aus Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Nizniów	Turka	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	12 kr.		Im Kartirungswege		
1752	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Königlich Ungar. Staatseisenbahnen	Rohspiritus	Vide Tabelle		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte
Nr. 67 vom 11. Juni 1895, fortl. Nr. 946
Nr. 75 vom 29. Juni 1895, fortl. Nr. 1036
Nr. 96 vom 17. August 1895, fortl. Nr. 1248
verlautbarten Frachtsätze aufgehoben.

Von	nach: Budapest-dunap. t. p. u. „ -föv. közrakt. „ -Józsefváros	Budapest-Lipótváros „ -nyugoti p. u.	Budapest-Kelenföld	Budapest-déli v. (loco) O-Buda-Filatorigat	Györ	Sátoralja-Ujhely	Palota-Ujpest	Nyiregyháza
	Zugestandener Frachtsatz pro 100 Kilogramm in Kreuzern österr. Währung							
Borki wielkie	176·0	179·0	178·0	181·0	192·0	134·0	177·0	142·0
Buczacz	155·5	155·5	158·5	160·5	171·5	126·0	156·5	130·5
Bukaczowce	149·5	149·5	152·5	154·5	165·5	119·0	150·5	124·5
Czernowitz	164·5	164·5	167·5	169·5	180·5	135·0	165·5	139·5
Czortków	164·5	164·5	167·5	169·5	180·5	135·0	165·5	139·5
Dzuryn	160·5	160·5	163·5	165·5	176·5	131·0	161·5	135·5
Hadyńkowce	168·5	168·5	171·5	173·5	184·5	139·0	169·5	143·5
Hatna	181·5	181·5	184·5	186·5	197·5	152·0	182·5	156·5
Hliboka	173·5	173·5	176·5	178·5	189·5	143·0	174·5	148·5
Hrebenów	110·0	113·0	112·0	115·0	126·0	68·0	111·0	76·0
Husiatyn	175·5	175·5	178·5	180·5	191·5	145·0	176·5	150·5
Jezierna	168·0	171·0	170·0	173·0	184·0	126·0	169·0	134·0
Jezupol	138·5	138·5	141·5	143·5	154·5	109·0	139·5	113·5
Kalinowszczyzna	162·5	162·5	165·5	167·5	178·5	133·0	163·5	137·5
Kolomea	149·5	149·5	152·5	154·5	165·5	120·0	150·5	124·5
Kopyczyńce	171·5	171·5	174·5	176·5	187·5	141·0	172·5	146·5
Krasne	153·0	156·0	155·0	158·0	169·0	111·0	154·0	119·0
Lemberg	142·0	145·0	144·0	147·0	158·0	100·0	143·0	108·0
Maxymówka	178·0	181·0	180·0	183·0	194·0	136·0	179·0	144·0
Monasterzyska	151·5	151·5	154·5	156·5	167·5	122·0	152·5	126·5
Nizniów	144·5	144·5	147·5	149·5	160·5	115·0	145·5	119·5
Ożydów	157·0	160·0	159·0	162·0	173·0	115·0	158·0	123·0
Pyskowce	157·5	157·5	160·5	162·5	173·5	128·0	158·5	132·5
Sniatyn	157·5	157·5	160·5	162·5	173·5	128·0	158·5	132·5
Stanislau	136·5	136·5	139·5	141·5	152·5	107·0	137·5	111·5
Tarnopol	172·0	175·0	174·0	177·0	188·0	130·0	173·0	138·0
Wasylkowce	173·5	173·5	176·5	178·5	189·5	143·0	174·5	148·5
Zabłotce	159·0	162·0	161·0	164·0	175·0	117·0	160·0	125·0
Zadwórze	150·0	153·0	152·0	155·0	166·0	108·0	151·0	116·0
Zborów	164·0	167·0	166·0	169·0	180·0	122·0	165·0	130·0
Złoczów	159·0	162·0	161·0	164·0	175·0	117·0	160·0	125·0
Zuczka	164·5	164·5	167·5	169·5	180·5	135·0	165·5	139·5

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1753	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Papier aller Art	Salloch Görz	Kufstein	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen mit directen, nach belgischen oder holländischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Jedoch ist die Abfertigung im gebrochenen Verkehre über die Umschlagplätze Frankfurt am Main, Gustavsburg und Mannheim zulässig, wenn in den Frachtbriefen nach diesen Umschlagstationen der Passus enthalten ist „zur Weiterbeförderung nach . . . .“ (Name einer belgischen oder holländischen Station)	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Tirol-Küstenländischer Tarif	Verschieden	Salloch: a) 237, b) 159 Görz: a) 303, b) 213 Pfennige deutsche R.-W. einschliesslich der Manipulationsgebühr	Verschieden	Kartirung		
1754	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Papier aller Art der Pos. P — 1 des Tarifes, Theil 1	Voitsberg Deutsch-Landsberg	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, widrigenfalls eine Gebühr von 2 Hellern pro 100 kg für jede dieser Verrichtungen zur Einhebung gelangt. Sendungen müssen nachweislich nach Ostindien, Südamerika, Japan und China zum Export gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Voitsberg: 196 Heller Deutsch-Landsberg: 208·2 Heller	Voitsberg: 169 Heller Deutsch-Landsberg: 173 Heller bezw. incl. ungar. Steuer	Voitsberg: 27 Heller Deutsch-Landsberg: 35·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und der vom k. k. Hauptzollamte in Triest oder vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. ungar. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach den vorgenannten Exportgebieten, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1755	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Getreide	Graz (G.K.B.) transit (für Provenienzen von südlich Lebring gelegenen Stationen)	Frauenthal	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	26·3 kr.	22·8 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidation erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1756	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaaren	Preding-Wieselsdorf	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Anhänge zu denselben	Heller 249·2	233·6	15·6	Im Kartirungswege		
				Deutsch-Landsberg					265·4 incl. Grazer Ueberfuhrsgeb. und bezw. ung. Steuer	247·8	17·6			
				Graz S.B.		a) Für Sendungen in jedem Gewichte. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Die Sendungen müssen nach Ostindien, China und westlich Gibraltar gelegenen Häfen zum Export gelangen			Heller a) 446 b) 210	184 165	262 45	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende und an den Oesterr. Lloyd als Empfänger adressirte Orig.-Frachtbriefe, wenn auf diesen Documenten vom Lloyd die Bestätigung beigefügt ist, dass diese Transporte thatsächlich nach Ostindien, China und westlich Gibraltar gelegenen Häfen exportirt wurden oder gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine, denen zum Nachweis der bedungenen Bestimmung die Orig. Schiffsconnossements oder die Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts Capitanates in Triest, bezw. des kgl. ung. Hafenamtes in Fiume, aus welchen die erforderlichen Daten, als: Inhalt der Colli unter Angabe der Marken, Nummern und des Gewichtes derselben, zu ersehen sind, beigeschlossen werden müssen, welche Documente längstens bis Ende Juli 1897 in Vorlage zu bringen sind	
				Leibnitz					a) 398 b) 210	184 165	214 45			
				Maria-Rast					a) 374 b) 210	184 165	190 45			
		Graz-Köflacher Eisenbahn		Preding-Wieselsdorf					Heller a) 485·2 b) 249·2	210 188·5	275·2 60·7			
				Deutsch-Landsberg					a) 501·4 b) 265·4 incl. Grazer Ueberfuhrsgeb. und bezw. ung. Steuer	220 201·7	281·4 63·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1757	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Inventar- und Ausrüstungsgegenstände, ferner Fahrbetriebsmittel	Stationen der Strecken: Graz—Steinbrück Rann; Steinbrück—Laibach; Marburg—Villach und Pragerhof Polstrau	Székesfehérvár	Sendungen müssen für den Bau und die Ausrüstung der Stuhlweissenburger und Tolnauer Comitats-Localbahn bestimmt und an die Bauleitung dieser Localbahn adressirt sein. Für Stückgüter	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Variabel	a) 0·52 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km plus 8 h pro 100 kg Mgb. und plus Transportsteuer; b) 0·40 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km plus 8 h pro 100 kg Mgb. und plus Transportsteuer mit einer Minimalgebühr von 36 h pro 100 kg incl. Mgb. und Transportsteuer mit der Beschränkung, dass bei Gütern über eine Wagenlänge in beiden Fällen mindestens die nebig für Wagenladungsgüter fixirten Frachtsätze für jeden verwendeten Wagen eingehoben werden	Variabel	Im Kartirungswege		
						Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten				a) 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km excl. Mgb. plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr und plus Transportsteuer; b) 0·20 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km excl. Mgb. plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr und plus Transportsteuer mit einer Minimalgebühr von 18 Kronen pro Wagen à 10 t Ladegewicht incl. Expeditionsgebühr und Transportsteuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1758	**Südbahn-Gesellschaft**	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	P f e r d e	Német-Szt. Mihály	Wien (Matzleinsdorf)		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	Verschieden	70 Kronen = 35 fl. ö. W. pro vierrädrigen Wagen	Verschieden	Im Kartirungswege		Bei Aufgabe einer Wagenladung wird ein Begleiter, bei Aufgabe mehrerer Wagenladungen wird für je zwei Wagen ein Begleiter auf der Hin- und Rückfahrt gebührenfrei befördert
1759	**Oesterr. Nordwestbahn**	Kuttenberger Localbahn	Schlacken, welche nach Specialtarif 3 tarifiren	Kuttenberg Stadt	Prag Nordwestbahnhof	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, jedoch mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B. vom 1. August 1883. Localtarif der Kuttenberger Localbahn vom 1. October 1891	24·7 kr.	19·0 kr.	5·7 kr.	Im Kartirungswege		
				Sedletz-Kuttenberg					20·7 kr.	15·0 kr.	5·7 kr.			
1760	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Roheisen	Mähr.-Ostrau	Wien Donauufer-Bahnhof der K.F.N.B. trs.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	43·5	38·6	4·9	Im Kartirungswege		
				Schönbrunn					43·0	38·6	4·4			
1761	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	G e t r e i d e		G ö d i n g l o c o	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
				Csorvás					224	212	12			
				India					244	232	12			

Die vorstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1762	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaaren	Deutsch-Landsberg	Preding-Wieselsdorf	In jedem Gewichte. Sendungen müssen zur Completirung der in Preding-Wieselsdorf in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangenden und nachweislich zum Export in die Levante bestimmten Zündwaaren-Transporte dienen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	15 kr. ö. W.	8·1 kr. ö. W.	6·9 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt: 1. bei Sendungen, welche ab Graz auf Grund des directen Levantetarifes zur Abfertigung gelangen, gegen Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Transport der Zündwaaren ab Deutsch-Landsberg nach Preding-Wieselsdorf und der Duplicat-Frachtbriefe über den Transport ab Preding-Wieselsdorf via Triest nach der Levante; andernfalls 2. gegen Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Transport der Zündwaaren ab Deutsch-Landsberg nach Preding-Wieselsdorf und der auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport ab Preding-Wieselsdorf bis Triest, bezw. Fiume, denen zum Nachweis der erfolgten Verschiffung die Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, resp. des kgl. Hafenamtes in Fiume beizugeben sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1763	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter gewöhnliche	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	a) Bilin (A.T.E.) b) Brüx (A.T.E.) oder vice versa	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil II, Heft 1 des österr. Eisenbahn-Verbandes	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 492·—	b) 508·—	Im Kartirungswege		
			Eilgüter ermässigte							246·—	254·—			
			Eilgüter besonders ermässigte							238·6	238·6			
			Gewöhnl. Eilgüter bis 50 kg und 10 Stück pro Frachtbrief							477·2	477·2			
			Für Säcke aller Art, neu oder gebraucht, bei Aufgabe als Eilgut							203·—	203·—			
										Kreuzer				
1764	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2	Sziget-Kamara		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Nachtrag VI zum Tarif-Theil II, Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		Die im Verordnungsblatte Nr. 15 ex 1895 unter P.-N. 282 enthaltene Publication wird hiedurch aufgehoben
					Wien St.E.G. od. K.F.N.B.				216	193·4	22·6			
					Wien K.E.B. loco u. trans.				236	213·4	22·6			
					Wien Lagerhaus				224	201·4	22·6			
					Wien Lagerhaus und Freilager am Schüttel				225	202·4	22·6			
					Wien Oe.N.W.B. loco				242	219·4	22·6			
					Wien Oe.N.W.B. transit				226	203·4	22·6			
					Nussdorf				228	205·4	22·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1765	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2		Wien St.E.G. und K.F.N.B.	Aufrechthaltung der auf die Classe C, resp. den Specialtarif 2 bezüglichen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-ungar. Verbandtarif, Theil II, Heft 4	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Alkenyér					202	189	13			
				Alvincz					204	191	13			
				Apahida					196	183	13			
				Bánffy-Hunyad					180	173	7			
				Bustyaháza					194	181	13			
				Gyulafehérvár					206	193	13			
				Maros-Vásárhely					216	203	13			
				Petrozsény					Verschieden	197	Verschieden			
				Székely-Udvarhely					Verschieden	231	Verschieden			
				Torda					204	193	11			
				Ungvár					178	171	7			
				Volócz					198	187	11			
1766	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes (via B.-Trübau—Triebitz)	Mähr.-Trübau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Kein directer Frachtsatz	45 kr.		Im Kartirungswege		
1767	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn	Kohle	Segen-Gottes	Zagrab S.B.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, bezw. der im Localtarife der Südbahn für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 96		Im Kartirungswege		Das Abladen der Kohlensendungen in Kanizsa hat der Empfänger auf eigene Kosten besorgen zu lassen
					Kanizsa					64				
1768	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		1. Maschinen	Oderberg trans.	Teschen	Sendungen müssen an die im Bau begriffene Teschener Schrauben-, Nieten-, Muttern- und Nägelfabrik bestimmt sein. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1896	Local-, bezw. Verbandstarife		kr. 1) 14·5		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	Bei in Oderberg aus Deutschland übertretenden Sendungen wird noch die officielle Ueberfuhrsgebühr aufgerechnet
			2. Maschinentheile aus Eisen und Stahl							2) 11·5				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1769	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Cokes	Oderberg Dombrau Karwin	Zsolna	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 620 Tonnen (Jahresquantum 4300 Tonnen). Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Vom 8. November 1895 bis 31. December 1895	Localtarif	22·7 20·6 20·0	19·0 17·0 17·0	3·7 3·6 3·0	Im Rückvergütungswege	Auf Grund von Original-Frachtbriefen, auf welchen die reclamirende Partei als Aufgeberin und Empfängerin zu figuriren hat. Vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Für die in Oderberg aus Deutschland übertretenden Sendungen wird als Ueberfuhrsgebühr noch 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
1770	Buschtěhrader Eisenbahn		Braunkohle und Braunkohlenbriquetts als Frachtgut	Königsberg Maria Kulm	a) Prag (Bubna) b) Prag (Sandthor) c) Prag (Smichow) d) Kralup	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I–V	a) 34·0 b) 33·8 c) 34·3 d) 33·9	30·7 30·7 30·7 30·7	3·3 3·1 3·6 3·2	Rückvergütung	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen in den Monaten April, Juli, October 1896 und Jänner 1897 für die Sendungen aus dem jeweilig vorhergehenden Vierteljahre	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch
				Dassnitz					a) 33·6 b) 33·4 c) 33·9 d) 33·5	30·7 30·7 30·7 30·7	2·9 2·7 3 2 2·8			
				Zieditz					a) 33·2 b) 32·9 c) 33·4 d) 33·0	30·7 30·7 30·7 30·2	2·5 2·2 2·7 2·8			
				Davidsthal					a) 33·0 b) 32·6 c) 33·3 d) 32·8	30·7 30·7 30·7 30·2	2·3 1·9 2·6 2·6			
				Falkenau a. d. E.					a) 32·9 b) 32·4 c) 33·2 d) 32·5	30·5 30·5 30·5 29·8	2·4 1·9 2·7 2·7			
				Neusattl					a) 31·9 b) 31·4 c) 32·3 d) 31·7	29·5 29·5 29·5 28·7	2·4 1·9 2·8 3·0			
				Chodau					a) 31·4 b) 31·0 c) 31·8 d) 31·1	29·0 29·0 29·0 28·2	2·4 2·0 2·8 2·9			

1771 — Buschtěhrader Eisenbahn

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896, wird für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Eisenbahn Rakonitz-Pladen dienenden, in der Station Rakonitz (B.E.B.) zur Abgabe gelangenden Baumaterialien, einschliesslich Eisenmaterialien, Baurequisiten und Werkzeuge, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine 30percentige Ermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Local-Gütertarifes, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 unter den nachfolgenden Bedingungen mit der Massgabe zugestanden, dass als Minimal-Einheitssatz eine Taxe von 0·16 kr. pro 100 kg und jedes km verbleiben muss.

Vor Inanspruchnahme der Ermässigung haben die betreffenden Parteien an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die zu beziehenden Artikel, deren approximative Quantitäten, die Aufgabe-Stationen, sowie die Zeit, innerhalb welcher die Verfrachtung erfolgen wird, zu entnehmen sind. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Artikel oder eine Aenderung in den Aufgabe-Stationen, so haben die Parteien dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekanntzugeben.

Diese Begünstigung findet gegen bis spätestens Ende Jänner 1897 zu bewirkende Vorlage der auf den Namen der sich vorher anmeldenden Firma als Absenderin und Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Aufnahmescheine, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, im Rückvergütungswege Anwendung.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 130. Wien, 7. November 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Schlossberg-Bahn-Gesellschaft“ mit dem Sitze in Graz.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung den Concessionären der mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 19. März 1893, Z. 4281, concessionirten Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Schlossberg-Bahn-Gesellschaft“ mit dem Sitze in Graz ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 23. October 1895. — Z. 29.573. H.-M.-Z. 63.490.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Triest nach Opčina, eventuell nach Sessana und Prosecco.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Julius Modern in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Triest nach Opčina mit eventuellen Fortsetzungen nach Sessana und Prosecco im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 24. October 1895. Z. 59.839.

Organisation der Staatsaufsicht über die belgischen Eisenbahnen.

Die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ bringt in Nr. 9 die nachstehenden Mittheilungen über die Gesetzgebung und Staatsaufsicht über die belgischen Eisenbahnen:

Die belgischen Eisenbahnen bestehen aus Bahnen, welche durch den Staat verwaltet, und aus Bahnen, welche von concessionirten Gesellschaften betrieben werden. Es gibt ausserdem Vicinalbahnen, Tramways und Industriebahnen.

Die durch den belgischen Staat verwalteten Eisenbahnen zerfallen in:

1. Linien, welche direct durch den Staat, auf Staatskosten und nach den von der competenten Behörde gefertigten Plänen gebaut worden sind;
2. Linien, welche für Rechnung des Staates zu einer Pauschalsumme durch Baugesellschaften nach den von diesen aufgestellten und von der Regierung genehmigten Plänen gebaut worden sind;
3. Linien, welche durch Privatgesellschaften gebaut und durch Kauf in das Eigenthum des Staates übergegangen sind;
4. Linien, welche durch Privatgesellschaften gebaut und vom Staate gepachtet oder durch diesen für Rechnung der Gesellschaften betrieben sind, wobei entweder Zahlung von Annuitäten oder Theilung der

Einnahmen oder Zahlung einer Pachtsumme in den zwischen dem Staate und den Concessionären oder den Betriebsinhabern abgeschlossenen Special-Uebereinkommen festgesetzt ist.

Die Länge der durch den Staat betriebenen Linien betrug am 31. December 1893 3280 km.

Die durch concessionirte Gesellschaften betriebenen Linien umfassen 13 Netze oder Linien, deren Länge am vorstehend angegebenen Tage sich zusammen auf 1276 km bezifferte.

Die hauptsächlichsten gesetzlichen Bestimmungen, welche hinsichtlieh der Eisenbahnen gegenwärtig Geltung haben, sind nachstehend aufgeführt.[1]) Einige dieser Bestimmungen beziehen sich nicht allein auf die Eisenbahnen; sie sind allgemeiner Natur oder betreffen ganz oder theilweise andere Rechts- oder Verwaltungsgebiete und enthalten dabei wichtige Bestimmungen in betreff der Eisenbahnen.

1. Gesetze vom 1. Mai 1834 und vom 26. Mai 1837, betreffend die Ausführung eines vollständigen Eisenbahnsystems durch den belgischen Staat.[2])
2. Gesetze vom 12. April 1835 [3]) und vom 11. März 1866, durch welche die Regierung ermächtigt wird, vorläufig die für die Eisenbahnen des Staates zu erhebenden Preise festzusetzen und Reglements für den Betrieb und die Polizei der Eisenbahnen aufzustellen.
3. Königlicher Erlass vom 5. Mai 1835, betreffend das Eisenbahnpolizei-Reglement.
4. Königlicher Erlass vom 16. Jänner 1836, enthaltend die Vorsichtsmassregeln, welche bei Ueberschreitung der Eisenbahn zu beobachten sind (Niveauübergänge und Drehscheiben).
5. Königlicher Erlass vom 2. November 1836, betreffend die Ordnung, welche die Omnibusse und andere den Eisenbahnstationsdienst versehende Wagen einzuhalten haben.
6. Gesetze vom 21. Juli 1844, 17. Februar 1849, 27. Mai 1856, 18. December 1857, 7. März 1867, 10. Jänner 1886 und 8. September 1891, betreffend die Civilpensionen der Beamten und Angestellten des Staates und die Bildung von Pensionscassen für ihre Witwen und Waisen.[4])
7. Gesetze vom 4. März 1846, 6. August 1849, 3. März 1851, 1. Mai 1858, 27. Mai 1861 und 18. November 1862 und königliche Erlässe vom 7. Juli 1847, 14. November 1850, 13. September 1855, 30. November 1862 und 23. December 1879, betreffend die Einfuhr, die Ausfuhr, die Ueberweisung von einer Handelsniederlage nach einer anderen Niederlage, die Durchfuhr und den Verkehr in den Rayons der Zollämter der per Eisenbahn beförderten Güter.
8. Gesetze vom 15. Mai 1846, 20. December 1862, 28. December 1867, 28. Juli 1871 und 26. Februar 1881, betreffend die Rechnungsführung des Staates.[5])
9. Gesetz vom 1. Mai 1849, betreffend die einfachen Polizei- und die Zuchtpolizeigerichte, durch welches den Friedensrichtern die Aburtheilung der Uebertretungen von Eisenbahngesetzen und Reglements überwiesen wird.
10. Gesetz vom 16. Juli 1849, durch welches die Streitigkeiten aus der Beförderung von Gütern und Gegenständen aller Art durch die Eisenbahnen des Staates der Rechtsprechung der Handelsgerichte zugewiesen werden.
11. Gesetz vom 4. Juni 1855, durch welches die Enregistrementgebühr für die Unternehmerverträge und die Cautionen bei Zuschlagsertheilungen und Kaufabschlüssen festgesetzt werden.
12. Gesetz vom 1. October 1855 über Mass und Gewicht. Königliche Erlässe vom 4., 6., 8., 9. und 29. October 1855. Ministerialerlass vom 7. Jänner 1856, königliche Erlässe vom 27. Mai 1856, 13. November 1858, 6. Februar 1860, 28. Mai 1864, 27. Mai 1865, 7. Juni 1865 und 17. October 1866, betreffend die Ausführung dieses Gesetzes.
13. Königlicher Erlass vom 17. Jänner 1857, enthaltend ein allgemeines Reglement für den Betrieb von zu Tage liegenden Steinbrüchen in der Nähe von Eisenbahnen und anderen Verkehrswegen.
14. Königliche Erlässe vom 16. December 1859, 20. Juli 1878, 28. November 1881, 19. November 1883, 31. December 1883, 10. November 1885 und 7. Juli 1894, durch welche die Statuten der Pensions- und Unterstützungscasse der Arbeiter des Ministeriums der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen genehmigt, revidirt und vervollständigt werden.
15. Gesetz vom 28. Februar 1860, durch welches die Bestimmungen des Decrets vom 13. August 1810 auf die nicht abgenommenen Colli und auf die in den Stationen, Wagen und im Gebiete der Eisenbahn zurückgebliebenen oder zurückgelassenen Gegenstände anwendbar erklärt werden.
16. Königliche Erlässe vom 29. Jänner 1863, 27. December 1886, 31. Mai 1887, Gesetz vom 5. Mai 1888, königliche Erlässe vom 10. Juli 1889, 27. März 1891 und 21. September 1894, enthaltend die Ausführungsbestimmungen über die Polizei hinsichtlich der gefährlichen, gesundheitsschädlichen oder störenden Anlagen längs der Eisenbahnen oder anderer Verkehrswege.
17. Königliche Erlässe vom 9. Juni 1874 und 30. December 1878, durch welche die Bespritzung mit Kalk derjenigen Ladungen Kohlen und Coaks für obligatorisch erklärt wird, welche von den an die Eisenbahn angeschlossenen Anlagen kommen und deren Verwiegung nicht am Uebergabepunkt stattfinden kann.
18. Gesetze vom 22. Mai 1878 und vom 3. Mai 1889, das erste die Anwendung der flämischen Sprache

[1]) Die Mehrzahl dieser Bestimmungen bezieht sich auf die vom Staate und von den Gesellschaften betriebenen Eisenbahnen. Betreffen die Gesetze und Erlässe ausschliesslich die Staatsbahnen, so wird dies angegeben; die ausschliesslich auf die concessionirten Bahnen bezüglichen Bestimmungen werden ebenfalls aufgeführt.

[2]) Die zum Zwecke des Baues von Eisenbahnen durchzuführenden Expropriationen unterfallen den Gesetzen vom 16. September 1807, 17. April 1835, 27. Mai 1870, betreffend die Expropriationen im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt. Der königliche Erlass vom 20. April 1837 bestimmt die Formalitäten, welche vor der Ausführung von öffentlichen Arbeiten für Rechnung des Staates zu beobachten sind.

[3]) Der erste Artikel dieses Gesetzes ist verschiedentlich und zuletzt durch das Gesetz vom 28. Juni 1893 bis zum 1. Juli 1896 prorogirt worden.

[4]) Die Anwendung der Bestimmungen hinsichtlich der Pensionen der Beamten und Angestellten des Staates und der Statuten der Witwen- und Waisencassen ist durch zahlreiche königliche Erlässe geregelt, modificirt oder vervollständigt.

[5]) Die Anwendung dieser Gesetze ist durch verschiedene königliche Erlässe geregelt.

in Verwaltungsangelegenheiten, das zweite die Anwendung der gleichen Sprache in Strafsachen betreffend. Königlicher Erlass vom 31. Mai 1891, durch welchen die flämischen Gemeinden des Landes bezeichnet werden.

19. Königliche Erlässe vom 23. Juli 1878 und 2. September 1878, durch welche der Eintritt, die Circulation und der Aufenthalt der Wagen innerhalb des Gebietes der Eisenbahnstationen geregelt wird.
20. Königliche Erlässe vom 22. März 1879 und 5. November 1883, enthaltend die Vorsichtsmassregeln, welche von den Benützern der Privatübergänge über die Eisenbahnen zu beobachten sind.
21. Königlicher Erlass vom 23. Mai 1879, enthaltend die Vorschrift der Reinigung und Desinfection der Wagen, Gegenstände und Geräthe, welche zum Eisenbahntransport von Rindvieh und anderen Wiederkäuern, Pferden, Eseln, Mauleseln oder Maulthieren und Schweinen gedient haben.
22. Ministerialerlass vom 27. October 1879, enthaltend das Reglement für die Begleitung der per Eisenbahn beförderten zollpflichtigen Güter.
23. Königliche Erlässe vom 10. November 1880 und 4. December 1891 in betreff falscher Declaration von zum Eisenbahntransport aufgegebenen Gütern.
24. Gesetz vom 28. Februar 1882, durch welches die Jagd auf der Eisenbahn und ihrem Gebiete, sowie die Beförderung und das Feilbieten von Wildpret während des Schlusses der Jagd untersagt ist.
25. Königlicher Erlass vom 17. Juli 1883, durch welchen den Fussgängern die Ueberschreitung der Eisenbahn an den mit Passerellen versehenen Uebergängen — vorbehaltlich der durch den Eisenbahnminister zu bestimmenden Ausnahmen — verboten wird.
26. Königliche Erlässe vom 28. Mai 1884 und 10. October 1887, Gesetz vom 5. Mai 1888, durch welche die Verwendung und die Aufsicht der Dampfkessel und Dampfmaschinen geregelt wird.
27. Königlicher Erlass vom 28. December 1885, durch welchen die Circulationskarten für die Stationen der Staatsbahn aufgehoben und durch Billete, welche den Zugang in das Innere der Bahnhöfe gewähren, ersetzt werden. Ministerialerlass vom 25. März 1886, durch welchen der Gebrauch der Billete für den Zugang zur Bahnhofhalle und die Begehung der Staatsbahnstrecken geregelt wird.
28. Gesetz vom 30. December 1885, in Genehmigung der Erklärung vom 12. des gleichen Monats, durch welche Belgien der am 6. November 1885 in Paris zwischen Frankreich, Griechenland, Italien und der Schweiz abgeschlossenen Münzconvention, sowie dem dazugehörigen Abkommen und der beigefügten Declaration zugestimmt hat.
29. Ministerielle Instructionen vom 16. October 1886 und 23. Februar 1891, durch welche die Organisation des Dienstes auf den Linien untergeordneter Bedeutung der belgischen Staatsbahnen geregelt wird.
30. Königlicher Erlass vom 3. August 1887, enthaltend die Polizeivorschriften hinsichtlich des Personentransportes auf Eisenbahnen.
31. Gesetz vom 14. August 1887 und königlicher Erlass vom 31. December 1889, betreffend die Leistungen für das Militärwesen.
32. Gesetz vom 16. August 1887 über öffentliche Trunkenheit.
33. Gesetz vom 16. August 1887, enthaltend die Regelung der Lohnauszahlung an die Arbeiter.
34. Königliche Erlässe vom 15. October 1888 und 4. December 1891, betreffend die Annahme von Geld und Werthgegenständen zur Beförderung durch die Eisenbahn.
35. Gesetz vom 31. December 1888, betreffend die Feststellung der Enregistrementgebühr für Acte über Eidesleistung der Staatsbürger, welche mit einem öffentlichen Amte bekleidet sind, oder irgend einen öffentlichen Dienst im Interesse des Staates, der Provinzen, Gemeinden oder öffentlichen Anstalten versehen.
36. Königlicher Erlass vom 14. August 1889 und vom 28. April 1891, durch welche die Beförderung von insectenfressenden Vögeln oder ihrer Eier oder ihrer Brut verboten wird.
37. Gesetz vom 13. December 1889, durch welches die Arbeit der Frauen, der jugendlichen Arbeiter und der Kinder in den Fabriken geregelt wird. Ministerielles Circular vom 22. December 1890 und königliche Erlässe vom 24. des gleichen Monats, 6. November 1891, 26. December 1892 und 21. September 1894, betreffend die Ausführung dieses Gesetzes.
38. Gesetze vom 25. März 1891 und 27. December 1893, enthaltend die Genehmigung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, welches zu Bern am 14. October 1890 zwischen Belgien, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Russland und der Schweiz, bezw. des Specialübereinkommens, welches zu Paris am 9. August 1893 zwischen Belgien, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden auf Grund der Ausführungsbestimmungen zu dem genannten Berner Uebereinkommen abgeschlossen wurde.
39. Gesetz vom 26. März 1891, enthaltend die Bestimmungen über den Stempel.
40. Gesetz vom 25. Juli 1891, enthaltend die Ordnung der Eisenbahnpolizei.
41. Königliche Erlässe vom 25. Juli 1891, durch welche die Haltepunkte für die einfahrenden Züge und für die Zufahrtwege zu den Stationen festgestellt und diejenigen Wege und Haltepunkte bezeichnet werden, welche vorläufig als Theil der Bahnstrecke, in deren Bereich sie liegen, zu betrachten sind.
42. Königlicher Erlass vom 21. August 1891 und Ministerialerlass vom 22. gleichen Monats, durch welche, in Ausführung des Gesetzes vom vorhergehenden 25. Juli die allgemeinen Bestimmungen festgesetzt werden, zu welchen Anpflanzungen, die Errichtung von Gebäuden, die Ansammlung oder Niederlage von verschiedenen Gegenständen etc. längs der Eisenbahn gestattet werden können.
43. Gesetz vom 25. August 1891, durch welches der Titel des Handelsgesetzbuches über die Frachtverträge einer Revision unterzogen wird.[6])
44. Handels- und Zollvertrag vom 6. December 1891 zwischen dem Deutschen Reiche und Belgien, insbesondere die Artikel 10 und 11 und die darauf bezüglichen, im Schlussprotokoll enthaltenen Erklärungen, sowie die Vorschriften hinsichtlich der Erfüllung der Zollformalitäten im internationalen Eisenbahnverkehr. (Dieser Vertrag ist durch Gesetz vom 30. Jänner 1892 genehmigt worden.)

45. Gesetze vom 29. Jänner 1892 [7]) und 28. Juni 1893[7]), durch welche der König ermächtigt wird, dem Minister der Eisenbahnen, Post und Telegraphen die Gewalt zu übertragen, an den Tarifen und reglementarischen Bestimmungen für die Beförderungnn aller Art durch Eisenbahnen Aenderungen vorzunehmen.
46. Ministerialerlässe vom 5. Februar 1892 und 4. Februar 1893, betreffend die Wagenstrafmiethe, die Niederlagegebühr und das Lagergeld für die mit den Staatseisenbahnen beförderten Güter.
47. Königlicher Erlass vom 27. Februar 1892, betreffend den Eisenbahntransport von Hausthieren etc. im Falle des Auftretens einer Seuche im Innern des Landes.
48. Uebereinkommen vom 15. April 1892 zwischen dem Ministerium der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen und dem Kriegsministerium, betreffend die Hilfeleistung an die Verwaltung der Staatseisenbahnen beim Eintritt schwerer oder aussergewöhnlicher Ereignisse.
49. Gesetz vom 29. April 1892, durch welches eine einheitliche Zeit in Belgien eingeführt wird.
50. Königliche Erlässe vom 7. Juli 1893 und 19. Juli 1893, durch welche der Minister der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen ermächtigt wird, in den Tarifen und reglementarischen Bestimmungen für den Transport auf Eisenbahnen Aenderungen anzubringen.
51. Ministerieller Erlass vom 18. Juli 1893, betreffend die Zulassung von Privatwagen auf den belgischen Staatseisenbahnen.
52. Uebereinkommen, welches am 13. Juni 1893 zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, den Niederlanden und der Schweiz zur Erleichterung des wechselseitigen Verkehres auf den Eisenbahnen dieser Staaten der nach Massgabe des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen und nur unter gewissen Bedingungen zugelassenen Gegenstände abgeschlossen worden und welchem die belgische Regierung mit Wirkung vom 1. Juni 1894 beigetreten ist.
53. Gesetz vom 30. Juli 1894, betreffend die Eidesleistung in einer der im Lande gebräuchlichen Sprachen, und königlicher Erlass vom 18. September 1894, durch welchen der flämische Text der gebräuchlichen Eidesformeln bestimmt wird.
54. Königlicher Erlass vom 29. October 1894 und Ministerialerlass vom 31. gleichen Monats, enthaltend allgemeine Vorschriften hinsichtlich der Fabriken, der Niederlagen, des Verkaufes, des Transportes, der Aufbewahrung und der Verwendung von Explosivstoffen.
55. Ministerialerlass vom 31. December 1894, betreffend die Eröffnung von Frachtencredit an Industrielle und Kaufleute bei den Staatseisenbahnen.

Das Ministerium der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen zählt zu seinen Attributionen die Anlage und den Betrieb der Eisenbahnen.

[6]) und [7]) In Ausführung dieser Gesetze und der königlichen Erlässe vom 7. und 19. Juli 1893 sind durch königliche und ministerielle Erlässe, deren Aufführung hier zu weit führen würde, die Tarife und die in Kraft befindlichen reglementarischen Bestimmungen genehmigt und die nach und nach darin eingetretenen Modificationen gutgeheissen worden.

Der Bau einer Eisenbahn, sei es durch den Staat oder für seine Rechnung oder durch eine concessionirte Gesellschaft, und der Rückkauf einer Eisenbahnconcession können nur auf Grund eines Gesetzes erfolgen. Der Bau wird durch die Verwaltung der Staatseisenbahnen ausgeführt oder überwacht, wenn es sich um eine Linie handelt, welche durch die Staatsbahn betrieben werden soll; er wird durch die gleiche Verwaltung überwacht, wenn es sich um eine concessionirte Eisenbahn handelt.

Die dem Staate gehörenden Eisenbahnen, sowie diejenigen, deren Betrieb vom Staate zurückgenommen wurde, unterstehen der Verwaltung der Staatseisenbahnen, zu deren Befugnissen gleichzeitig die Ueberwachung der Unterhaltung und des Betriebes der concessionirten, durch concessionirte Gesellschaften betriebenen Eisenbahnen gehört.

I. Verwaltung der Staatseisenbahnen.[8])

A. Centralverwaltung.

Die Verwaltung der Staatseisenbahnen wird, unter der unmittelbaren Leitung des Ministers, von einem Verwaltungscomité ausgeübt, das aus fünf Oberbeamten, mit der Eigenschaft eines „Administrateur“, zusammengesetzt ist.

Die Mitglieder dieses Comité haben alle Befugnisse, welche die oberste Leitung und die Gesammtverwaltung der verschiedenen Diensteszweige erfordern; sie stehem in directem Verkehre mit dem Minister und sind ihm für den richtigen Gang der Geschäfte verantwortlich. Das Comité sorgt für die Beobachtung der Gesetze, Erlässe, Reglements und Instructionen; für die einheitliche Verwaltung und die Durchführung der grundsätzlichen Bestimmungen; es wacht über die Erfüllung aller den Beamten obliegenden Pflichten und Aufgaben; über die rasche, sorgfältige und regelmässige Erledigung der Geschäfte, sowie darüber, dass die dem Minister zur Entscheidung zu unterbreitenden Vorschläge gehörig begründet und ausser dem Actenfascikel von einem ausführlichen Berichte derjenigen Direction begleitet sind, zu deren Ressort die Angelegenheit gehört.

Jeder Administrator leitet einen oder mehrere Diensteszweige, und alle gemeinschaftlichen Fragen werden in periodischen Conferenzen der fünf Administratoren behandelt, deren ältester den Vorsitz führt.

Die gefassten Beschlüsse werden, je nach ihrer Bedeutung, der Genehmigung des Ministers unterbreitet.

Nach der obersten Leitung kommen in der hierarchischen Ordnung die Oberinspectionen.

Die General-Inspectoren sind mit der obersten Ueberwachung der verschiedenen Zweige des äusseren Dienstes betraut. Der Minister vertheilt unter sie die Geschäfte, deren Ueberwachung ihnen unterstellt ist.

Unabhängig von den Aufträgen, Untersuchungen und Berichten in den ihnen vom Minister zugetheilten Angelegenheiten, haben diese Beamten die ihrer obersten Ueberwachung anvertrauten Diensteszweige einmal jährlich zu inspiciren. Bei diesen Inspectionen haben sie sich namentlich über die genaue Ausführung der Gesetze, Erlässe, Reglements, über die Unterhaltung der Strecke, der Gebäude, des Fahrmaterials, die richtige Ausnützung desselben, die Mangelhaftigkeit oder Ueberflüssigkeit von Einrichtungen, das Masshalten in den Ausgaben etc. zu vergewissern.

[8]) Das Organisationsstatut dieser Verwaltung ist durch königlichen Erlass vom 15. November 1877 genehmigt worden; seither sind verschiedene Abänderungen desselben eingetreten.

Es gibt fünf General-Inspectoren. Die Dienstes-zweige, die ihrer obersten Ueberwachung unterstellt sind, sind wie folgt eingetheilt: 1. Bahnbau und Bahnerhaltung; 2. Zugförderung und Fahrmaterial; 3. Betrieb; 4. Einnahmencontrole und Materialien; 5. Bahnbau durch den Staat, die Gesellschaften oder die Gesellschaft der Landes-Vicinalbahnen und oberste technische Ueberwachung der im Betrieb befindlichen concessionirten und Vicinalbahnen.

Ausser dem Verwaltungscomité und den Oberinspectionen besteht noch ein Verwaltungsrath, welcher berufen ist, seine Meinung in allen Angelegenheiten oder Fragen abzugeben, bezüglich welcher der Minister es für nützlich hält, ihn zu consultiren. Die allgemeinen Vorschläge hinsichtlich der Beförderungen der Beamten werden diesem Rathe unterbreitet.

Dieser letztere besteht aus den Administratoren, den General-Inspectoren, den Verwaltungsdirectoren und eventuell aus den vom Präsidenten berufenen Abtheilungsvorständen, welche jedoch keine beschliessende Stimme haben.

Die Centralverwaltung der Staatseisenbahnen besteht aus einem Centralbureau (service général) und fünf Directionen, deren Vorstände Beamte mit dem Range eines Directors sind.

Die Directoren sind dem Minister und dem Comité gegenüber verantwortlich für eine rasche und regelmässige Erledigung der Geschäfte, sie haften für alle Vorkommnisse, welche auf einen Mangel an Initiative oder Vorsicht ihrerseits zurückzuführen sind; sie machen — nach Anhörung der Abtheilungsvorstände — Verbesserungsvorschläge und bringen die Vorschläge in betreff der Ausführung von Arbeiten, Instructionen, Ordres, Reglements etc., die sie im Interesse des öffentlichen Dienstes oder der Staatsfinanzen für erforderlich halten, ein; sie wachen über die strikte Ausführung der Gesetze, Reglements und Ordres der obersten Verwaltung; sie bringen dem Comité jede von ihnen constatirte Zuwiderhandlung zur Kenntniss, veranlassen Repressivmassregeln, namentlich wegen Missbrauchs, Nachlässigkeit oder Unregelmässigkeit, sie sorgen dafür, dass keinerlei Ausgaben ohne Ermächtigung des Ministers oder des Ausschusses gemacht werden, etc.

Das Centralbureau (service général) hat zur Aufgabe, das Verwaltungscomité in der Prüfung von Fragen, welche die allgemeine Verwaltung betreffen, und derjenigen Angelegenheiten, die ihm durch die Directoren vorgelegt werden, zu unterstützen. Diese besondere Aufgabe ist auf drei Abtheilungen vertheilt, deren jede aus drei Bureaux besteht; sie begreift in sich: Entgegennahme der an die oberste Verwaltung gerichteten Dienstcorrespondenz, Einregistrirung derselben, Druck und Vertheilung der Instructionen, allgemeine Registratur, Centralbuchhaltung für die Ausgaben, Aufstellung des Budgets, Anträge auf Ausgabebewilligungen, Ausführung des Gesetzes und des Reglements, betreffend die Rechnungsführung der Staatsbahnen, Auskunftsertheilung, Aufbewahrung der Pläne und Modelle für die Submissionen, Ausfertigung der Freifahrtkarten, Prüfung und allgemeine Behandlung der Personalangelegenheiten sowohl in Bezug auf Beamte wie auf Arbeiter, die der Entscheidung der obersten Verwaltung und des Ministers zu unterbreiten sind, Pensions- und Unterstützungscasse der Arbeiter, Organisation der ärztlichen Hilfe, Abrechnung über die Gehalte und Löhne, Aufstellung des jährlichen Rechenschaftsberichtes über die Geschäftsthätigkeit der Eisenbahn, Arbeiten, welche die Finanzlage der Eisenbahn betreffen, Polizeistrafsachen, Reinschrift der Correspondenz und anderer Documente der Centralverwaltung.

Die verschiedenen Dienstesobliegenheiten sind wie folgt unter die fünf Directionen vertheilt:

A. Direction des Bahnbaues und der Bahnerhaltung (voies et travaux). Sie umfasst zehn Bureaux, welche nachstehende Angelegenheiten behandeln: Fragen, betreffend die Beamten und die Arbeiter des Bahnbaues und der Bahnerhaltung, Rechnungsführung über die dahin gehörenden Ausgaben, Ausführung der Unternehmerverträge, Miethe von Immobilien, Voranschläge für Bauten, Erweiterungen, Einrichtung von Stationen, Haltestellen, Unterhaltung und Erneuerung der Strecke, Erdarbeiten, Streckennebenbauten, Gebäude, Pläne zu Wasserleitungen, zu Signalen, Sicherheitsapparaten, zu Geleisanschlüssen und Privatstationen, Streckenpolizei, Erwerb und Verkauf von Grundstücken, Aufhebung von Bahnübergängen, Lieferung und Vertheilung des Dienstmobiliars, des Streckenmaterials, des Schottermaterials, Bau und Concession von neuen Eisenbahnlinien; hinsichtlich der im Betrieb befindlichen concessionirten Bahnen: Controle und Ueberwachung der Streckenunterhaltungsarbeiten, der Gebäude, Prüfung der Pläne für Erweiterungs- und Einrichtungsarbeiten, Geleisanlagen etc.; hinsichtlich der Vicinalbahnen: Concession, Ausführung, Abrechnung der Bauausgaben, Polizei, Rechtsstreitigkeiten, technische Ueberwachung des Betriebes.

B. Direction für Zugförderung und Fahrmaterial, bestehend aus einer technischen und einer administrativen Abtheilung.

Die technische Abtheilung umfasst drei Bureaux und hat zur Aufgabe: die Vorarbeiten und Pläne bezüglich des Zugs- und Transportsmaterials, der Verbesserung desselben, der Neuerungen, der Einrichtung des Dienstes für das Zugs- und Transportmaterial, der Feststellung des Courses der Locomotiven, der Maschinenführer etc.

Die administrative Abtheilung besteht aus drei Unterabtheilungen, deren jede aus zwei Bureaux gebildet ist; sie befasst sich mit den Bestellungen, den Lastenheften, der Ausführung der Kaufabschlüsse, der Austheilung der Verbrauchsmaterialien auf dem ganzen Netze, der Rechnungsführung über das Brennmaterial, dem Verbrauche desselben, den Prämien für Kohlenersparniss etc., mit der Rechnungslegung über die Ausgaben für Materialien, der Rechnungsführung der Werkstätten, den verschiedenen Statistiken, den Angelegenheiten des Beamten- und Arbeiterpersonales des Zugförderungs- und Materialdienstes.

C. Betriebsdirection. Sie umfasst drei Abtheilungen: Personalsachen, Rechtsangelegenheiten und Fahrdienst.

Die Abtheilung für Personalsachen (bestehend aus vier Bureaux) hat die Aufgabe, alle Angelegenheiten, welche die Beamten und das Arbeiterpersonal des Betriebes betreffen, zu behandeln; sie besorgt die Uebersetzung aller Schriftstücke und Correspondenzen von sämmtlichen Abtheilungen des Departements.

Das Rechtsbureau (ein Bureau) ist mit der Prüfung der Fragen hinsichtlich der Haftpflicht der Verwaltung für Unfälle, in Rechtsstreitigkeiten etc., betraut; es beschafft in Rechtsstreitigkeiten die Mittel zur Vertheidigung der Interessen des Staates.

Der Fahrdienst umfasst zwei Unterabtheilungen: den Zugdienst und denjenigen des Fahrmaterials.

Der Zugdienst besteht aus zwei Abtheilungen, deren jede zwei Bureaux hat. Die erste Abtheilung befasst sich mit allen Angelegenheiten hinsichtlich der Einrichtung, des Laufes, der Polizei, der Controle der Personenzüge. Die zweite behandelt die gleichen Angelegenheiten in betreff der Güterzüge und beschäftigt sich ausserdem mit den Entwürfen zu Uebereinkommen für den Betrieb von Gemeinschaftsbahnhöfen, mit der Eröffnung von Stationen und Haltestellen, den Entwürfen zu Signalanlagen und zur Aufstellung von Sicherheitsapparaten, mit der Einrichtung der Güterbestätterei, der Vermiethung der Bahnhofwirthschaften etc.

Die Abtheilung des Fahrmitteldienstes ist aus drei Bureaux gebildet und regelt die Verwendung und Vertheilung der Güterwagen, behandelt alle darauf bezüglichen Angelegenheiten und die Wagenabrechnung.

D. Commercielle Direction; sie besteht aus zwei Unterabtheilungen: a) allgemeine Angelegenheiten, Personen- und Gepäckverkehr, Reclamationen, administrative Beaufsichtigung der im Betrieb befindlichen concessionirten und Vicinalbahnen; b) Güterverkehr und commercielle Agenturen.

Die erste Unterabtheilung umfasst drei Abtheilungen von zwei, bezw. drei und einem Bureau.

Die erste Abtheilung behandelt: die allgemeinen Angelegenheiten und die Angelegenheiten des Directionspersonals; die Bildung und Inkraftsetzung aller Tarife für die Beförderung von Personen auf den Staatseisenbahnen und auf der Meeresstrecke von Ostende nach Dover.

Die zweite Abtheilung ist mit der Prüfung der aus Unfällen, Beschädigungen oder Verzögerungen und aus Verlust der beförderten Güter entstehenden Reclamationen betraut.

Der dritten liegt die administrative Aufsicht der in Betrieb befindlichen concessionirten Eisenbahnen ob, d. h. die Controle über die Einrichtung des Zugdienstes, die Prüfung der von den Gesellschaften vorgelegten reglementarischen und Tarifbestimmungen, die Controle über die Einnahmen und Ausgaben derjenigen Linien, welchen ein Zinsminimum durch den Staat garantirt ist, die Controle über die richtige Anwendung der für die Vicinalbahnen genehmigten Tarife und des Polizeireglements.

Die zweite Unterabtheilung umfasst drei Abtheilungen von drei, beziehungsweise zwei und zwei Bureaux.

Die erste Abtheilung hat die commerciellen Angelegenheiten, die Aufstellung der Tarife und der reglementarischen Bestimmungen für die Beförderung von Gütern im internen, Gemeinschafts- und internationalen Verkehr, sowie für die Beförderung der Postcolli und der kleinen internationalen Packete; die zweite die Prüfung der Reclamationen hinsichtlich der Anwendung der Tarife, die Zollangelegenheiten, die Verkehrsunterbrechungen, die Ausstellungen, sowie die Aufstellung der verschiedenen Statistiken über den Verkehr und die Verbescheidungen der Berichte der commerciellen Agenten; die dritte die Beantwortung der verlangten Auskünfte hinsichtlich der Beförderung von Personen und Gütern mit der Eisenbahn und zu Wasser und der Zollsätze in fremden Ländern.

Die Verwaltung hat ausserdem sechs direct der Commerciellen Direction unterstellte Agenturen, welche die Aufgabe haben, Auskünfte aller Art in Bezug auf den Verkehr einzuholen und zu geben. Diese Agenturen sind in Antwerpen, Wien, Mailand, Frankfurt a. M., Basel und London.

E. Einnahme-Controle und Materialverwaltung, bestehend aus sechs Abtheilungen, deren jede wieder eine Anzahl von Bureaux hat.

Die fünf ersten sind mit der Controle und der Revision der bei der Beförderung von Personen und Gütern in Anrechnung gekommenen Frachtsätze, der Vertheilung dieser Frachtsätze unter die betheiligten Verwaltungen, der Sammlung der Rechnungsbelege etc. betraut.

Die sechste Abtheilung beschäftigt sich mit der Controle der Anfertigung der Personenfahrkarten und der Francomarken, mit der Revision der Verkehrs- und der Wagenabrechnungen, der Aufstellungen über den Stand der Depots u. s. w.

Verschiedenen Ausschüssen werden Angelegenheiten unterbreitet, über welche sie ihre gutachtliche Aeusserung abzugeben haben. Diese Ausschüsse sind aus Beamten der zuständigen Dienstesabtheilungen zusammengesetzt. Diese Ausschüsse sind:

Der Specialausschuss für das Studium der Fragen betreffend Vicinalbahnen, den Bau der Staats- und Gesellschaftsbahnen und die Ausführung von Neubauten auf concessionirten Linien;

der technische Ausschuss für die Staatseisenbahnbauten;

der technische Ausschuss für das Fahrmaterial der Staatseisenbahnen.

B. Aeusserer Dienst.

Die Scheidung der Abtheilungen des äusseren Dienstes und die Untertheilung dieser Abtheilungen in Bezirke, Sectionen, Werkstätten etc. bestimmt der Minister.

Der äussere Dienst wird durch Beamte geleitet, welche den Titel Dienstvorstand (chef de service) führen.

Die Dienstvorstände sorgen für den regelmässigen Gang des Dienstes und wachen über die richtige Ausführung der von der oberen Verwaltung gegebenen Weisungen. Sie regeln die Details des Dienstes und versichern sich darüber, ob derselbe so ausgeführt wird, dass auf die Sicherheit und Regelmässigkeit desselben vertraut werden kann und dem Publicum die wünschenswerthen Garantien und Erleichterungen geboten sind; ob die Magazine und Niederlagen den erforderlichen Bestand enthalten, ob das Personal die nöthige Kenntniss der Dienstvorschriften hat; sie leiten die Untersuchungen, ergreifen von sich aus alle Massregeln, welche bei Verkehrsstörungen die Sachlage erfordert, vorbehaltlich der Rechenschaftslegung, wenn solche nöthig, an die vorgesetzte Verwaltung; es ist ihnen das gesammte Personal ihres Bezirkes unterstellt.

Die Dienstvorstände sind, in Ausübung ihrer Functionen, durch einen oder mehrere Ingenieure oder Controlore unterstützt, je nach der Natur und der Bedeutung ihrer Befugnisse. Diese letzteren ertheilen jedoch keine Weisungen und correspondiren nicht mit den unmittelbaren Vorgesetzten, es sei den Namens und Kraft Delegation des Vorstandes, der allein verantwortlich ist.

Die Abtheilung Bahnbau und Bahnerhaltung ist in zehn Bezirke eingetheilt; an der Spitze eines jeden steht ein Oberingenieur (ingénieur en chef) als Dienstvorstand. Einer oder mehrere Ingenieure oder Sectionschefs sind ihm beigegeben. Jeder Bezirk ist in

drei oder vier Sectionen getheilt, deren jede von einem Ingenieur oder einem Sectionsvorsteher höheren Grades (chef de section principal) oder einem Sectionsvorsteher geleitet wird.

Die Befugnisse sind: Beaufsichtigung und Unterhaltung der Strecken, Gebäude und Nebenbauten der Linie, Werkstätten und Kunstbauten; Vorschläge hinsichtlich der Ausführung von Streckenarbeiten, Arbeiten auf den Stationen, an Gebäuden und Nebenbauten; Ueberwachung und Abnahme der Arbeiten; Beaufsichtigung des Personals u. s. w.

Der Betriebsdienst ist ebenfalls in zehn Bezirke getheilt, deren jeder von einem chef de service geleitet wird; die Bezirke zerfallen in drei oder vier Sectionen unter je einem Controlor.

Aufgaben: Besichtigung aller Einzelheiten des Betriebsdienstes und des commerciellen Dienstes; Lauf und Sicherheit der Züge; Wagenvertheilung; Polizei in den Stationen und Zügen, Beaufsichtigung des Personals des Betriebsdienstes u. s. w.

Der Zugförderungs- und Materialdienst umfasst fünf Districte; an der Spitze eines jeden steht ein Oberingenieur als Dienstvorstand, dem mehrere Ingenieure und ein Controlor beigegeben sind.

Jeder District hat mehrere Werkstätten, Remisen und Depots, geleitet von einem Ingenieur, einem Sectionschef oder Souschef.

Aufgaben: Zugförderung und Bremswesen der Züge, Vertheilung und richtige Verwendung der Locomotiven, Unterhaltung und Reparatur der Locomotiven, Tender, Güterwagen, des Beleuchtungsmaterials, der Ausrüstung, Werkzeuge und Geräthe aller Dienstesabtheilungen, Empfangnahme des Heizmaterials u. s. w.

Unabhängig von diesen Districten und der Direction für Zugförderung und Material direct unterstellt, gibt es im äusseren Dienste noch die Central-Locomotivwerkstätten, die Dienstesabtheilung für Personenwagen und die Materialienverwaltung. Jeder dieser steht ein Oberingenieur als Dienstesvorstand vor, dem mehrere Ingenieure und ein Controlor beigegeben sind.

Die Verwaltung der Centralwerkstätten besorgt die Einrichtung und die Beaufsichtigung der Centralwerkstätten, in welchen die grossen Reparaturen der Locomotiven ausgeführt werden.

Die Abtheilung für Personenwagen wacht über die fortlaufende Unterhaltung der Personenwagen, die Beleuchtung und Heizung der Züge u. s. w. Sie verfügt über eine Centralwerkstätte für die bedeutenderen Reparaturen dieses Materials.

Die Materialienverwaltung hat zur Aufgabe die Aufstellung der Lastenhefte und die Empfangnahme und Vertheilung der Verbrauchsmaterialien für alle Dienstesabtheilungen.

Der äussere Controldienst der Einnahmen und Materialien ist in drei Controlbezirke abgetheilt, welche von Inspectoren als Dienstesvorstände geleitet werden. Jedem derselben ist eine gewisse Anzahl Controlore beigegeben, welche mit der täglichen Revision der Stationscassen und der Materialdepots betraut sind.

In den Hauptstationen untersteht die Casse einem Obereinnehmer (receveur chef-comptable), dem Einnehmer (receveurs-comptables) oder Beamte vom Range derselben untergeordnet sind. In den Stationen mit geringerem Verkehr wird die Stationscasse von dem Stationsvorstand geführt.

Depotchefs, zehn an der Zahl für das ganze Bahnnetz, besorgen die Einlagerung und die Ausgabe von Mobiliar, von Werkzeug und von Materialien. Ausser diesen Depots gibt es einen Verwalter der Personenfahrkarten, Post- und Telegraphenwerthzeichen u. s. w. und einen Drucksachen- und Bureaumaterialienverwalter.

Die Vorstände (Sections-, Stations-, Depotvorstände u. s. w.) unterstehen den mit der Leitung des äusseren Dienstes betrauten Beamten. Sie sorgen für die Ausführung der Dienstesinstructionen, leiten das gesammte Personal des ihnen anvertrauten Dienstes, wachen darüber, dass alle Bediensteten ihre Pflichten regelmässig erfüllen, und prüfen häufig, ob diese die erforderliche Kenntniss der reglementarischen Bestimmungen und der Instructionen, deren Ausführung ihnen obliegt, besitzen und ob sie auch in der Lage sind, den ihnen übertragenen besonderen Aufgaben in angemessener Weise gerecht zu werden; sie veranlassen neue Instructionen oder die Abänderung der bestehenden, sobald sie dies im Interesse des Dienstes für nöthig erachten.

Die Dienstesvorstände, die ihnen beigegebenen Beamten, die unmittelbaren Vorsteher und andere subalterne Bedienstete werden als Polizei-Oberinspectoren, Inspectoren oder Controlore verpflichtet, damit sie im ganzen Gebiete der Eisenbahn, in den Stationen und ihrem Gebiete, sowie in bestimmten Bezirken alle Delicte und Uebertretungen in Bezug auf den Bahnkörper, sowie alle Zuwiderhandlungen gegen die Gesetze und Reglements betreffend die Eisenbahnen, ihren Betrieb und ihre Polizei untersuchen und durch Protokoll feststellen können.

Ausserdem untersuchen die Oberinspectoren und Inspectoren die Verbrechen und Delicte in der ganzen Ausdehnung der Bahnlinien, in den Stationen und ihrem Gebiete auf eine Entfernung von 500 Meter nach jeder Seite.

Zwei Empfangscommissionen besorgen die Empfangnahme der Materialien und Ausrüstungsgegenstände, des Bauholzes, des Holzes anderer Art, der Schienen und des Kleineisenzeuges.

II. Concessionirte, durch Gesellschaften betriebene Eisenbahnen.

Wie schon vorstehend gesagt wurde, muss jede Concession einer Eisenbahn durch Gesetz erfolgen.

Die Gesetze, Polizeireglements, Erlässe hinsichtlich der Ausführung von Gesetzen, welche für die Staatsbahnen gelten und vorstehend angegeben oder als einschlägige zu betrachten sind, sind in der Regel auch auf die concessionirten Bahnen anwendbar.

Die Gesetze und Erlässe, welche die letzteren speciell betreffen, sind die folgenden:

1. Gesetze vom 21. Mai 1819, vom 6. April 1823, vom 22. Jänner 1849, vom 5. Juli 1871 und vom 24. März 1873, durch welche die Concessionsgebühren für anonyme Gesellschaften und Transportunternehmungen [9]) festgesetzt werden.

[9]) Die anonymen belgischen Gesellschaften, welche eine Eisenbahn betreiben, können gegen eine Abgabe von 2 Percent des Jahresgewinnes zugelassen werden. Diejenigen Eisenbahngesellschaften, welche ihren Sitz im Auslande haben und deren Betrieb sich auf einen Theil des belgischen Territoriums erstreckt, werden wie Transportunternehmer besteuert und zahlen Gebühren von Frcs. 6 bis Frcs. 423 je nach der Bevölkerungsziffer der Gemeinden, in welchen sie zugelassen werden sollen. Die Concessions- und die Transportunternehmergebühren unterliegen dem Zuschlag von 20 Cts. zu Gunsten des Staates und dem veränderlichen Centimeszuschlag zu Gunsten der Provinzen und Gemeinden.

2. Königlicher Erlass vom 25. November 1853, Ministerialschreiben vom 30. Juli 1855, königliche Erlässe vom 25. März 1866, 5. Juli 1893 und 12. November 1894, Ministerialerlass vom 1. Jänner 1895, betreffend die Einführung der Controle der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahngesellschaften, für welche eine Zinsgarantie gewährt wurde, und die Aufsicht über den Betrieb und die Unterhaltung der concessionirten Eisenbahnen.
3. Gesetz vom 28. Mai 1856, betreffend die Stellung einer Caution vor Ertheilung einer Eisenbahnconcession und die Zulässigkeit, in jeder Eisenbahnconcession durch die Regierung vorbehalten zu lassen, dass die Transportpreise gegen eine angemessene Entschädigung festgesetzt werden.
4. Gesetz vom 10. Mai 1862, betreffend die Bewilligungen zur Erhebung von Nebengebühren (péages).
5. Lastenheftmodell und allgemeine Bedingungen, genehmigt am 20. Februar 1866 für die Eisenbahnconcessionen in Belgien.
6. Gesetz vom 8. Juni 1867, betreffend Festsetzung der Einregistrirungsgebühr für Cessionsurkunden, durch welche Gesellschaften oder Einzelne den ganzen Betrieb oder einen Theil des Betriebes von Eisenbahnen cediren, deren Eigenthümer sie sind oder werden.
7. Gesetz vom 23. Februar 1869, durch welches die Cession von an Gesellschaften concedirten Linien von der Genehmigung der Regierung abhängig gemacht wird.
8. Königlicher Erlass vom 10. September 1875, betreffend die Erhebungen, welche hinsichtlich der Anträge auf Bewilligung von Nebengebühren (péages) zu machen sind.
9. Königlicher Erlass vom 8. März 1881, betreffend die Vorschriften hinsichtlich derjenigen Reisenden, welche ohne Fahrkarte oder mit einer ungenügenden Fahrkarte auf den concessionirten Eisenbahnen betroffen werden.
10. Gesetz vom 24. Mai 1882,[10]) durch welches der Regierung gestattet wird, bedingungsweise Abweichungen von den Festsetzungen der Lastenhefte für Eisenbahnconcessionen hinsichtlich der reglementarischen und der Tarifbestimmungen zu gewähren.

Alle Concessionen sind auf die Dauer von 90 Jahren ertheilt. Nach Ablauf dieser Zeit wird die concessionirte Eisenbahn Eigenthum des Staates mit allen Gebäuden und dem unbeweglichen Material; das rollende Material (Locomotiven, Personen- und Güterwagen) verbleibt im Eigenthum der Gesellschaft, doch kann es durch den Staat nach Anhören von Sachverständigen erworben werden.

Die Regierung hat sich das Recht vorbehalten, eine gewisse Anzahl von Linien nach Ablauf einer bestimmten Betriebszeit zurückzukaufen.

In jeder Concession hat sich der Staat ausdrücklich das Recht der Beaufsichtigung und der Controle über die concessionirte Linie vorbehalten. Dieses Recht erstreckt sich sowohl auf den Bau, als auch auf die Unterhaltung und den Betrieb, insbesondere auf den Bau und die Unterhaltung der Strecke, der Gebäude und Nebenbauten, und in einem Umfange, welcher den Bedürfnissen der Sicherheit und des Verkehrs, der Erhaltung und der Erneuerung des erforderlichen Materials, der staatlichen Genehmigung der reglementarischen und Tarifbestimmungen, der Genehmigung des Polizeireglements, der Festsetzung der Anzahl der Züge und des Fahrplanes, der Dienstführung im Falle der durch den Concessionär verursachten Dienstesunterbrechung entspricht.

Für die so ausgeführte Beaufsichtigung durch den Staat wird Seitens der Gesellschaften Zahlung einer jährlichen, in der Concessionsurkunde festgesetzten Summe geleistet. Diese Beaufsichtigung geschieht nur im allgemeinen Interesse und hat keinerlei Leistung durch den Staat im Gefolge.

Anfänglich lag die Beaufsichtigung des Betriebes der concessionirten Eisenbahnen in der Aufgabe des Generaldirectors der Staatseisenbahnen. Nach königlichem Erlass vom 25. November 1853 bildete sie einen vom Ministerium, dem die Eisenbahnen unterstellt sind, ressortirenden Specialdienst unter der Bezeichnung „Direction des Aufsichtsdienstes über die im Betriebe befindlichen concessionirten Eisenbahnen". Ein königlicher Erlass vom 25. März 1866 betraute die Ingenieure des Brücken- und Strassenbaues mit der Beaufsichtigung der Unterhaltung des Bahnkörpers und seiner Zubehörden.

Gegenwärtig und auf Grund der königlichen Erlässe vom 5. Juli 1893 und 12. November 1894 ist die vollständige Beaufsichtigung (Unterhaltung und Betrieb) der concessionirten Eisenbahnen der Staatseisenbahnverwaltung überwiesen. Ein Ministerialerlass vom 1. Jänner 1895 hat diese Aufgabe des Verwaltungsdienstes unter die Direction des Bahnbaues und der Bahnerhaltung und die commercielle Direction vertheilt.

Der belgische Staat hat im Allgemeinen auf 50 Jahre gewissen concessionirten Linien ein jährliches Zinsminimum garantirt.

Die Bedingungen, unter welchen diese Garantie gewährt ist, sind für die verschiedenen Linien verschieden; sie sind durch ein Specialübereinkommen zwischen dem Staate und den Concessionären geregelt.

Gewöhnlich beträgt die Garantie 4 pCt. auf die in dem Uebereinkommen als Baucapital bezeichnete Summe. So lange die Linie nicht eine Netto-Einnahme von 4 pCt. auf das angenommene Baucapital abwirft, zahlt der Staat den bis zu 4 pCt. Zins erforderlichen Zuschuss. Dagegen ist, sobald das Erträgniss 7 pCt. des fixirten Capitals übersteigt, der Ueberschuss über die 7 pCt. an die Staatscasse, à conto der durch die Regierung in den vorhergehenden Jahren als Zinsgarantie geleisteten Zuschüsse, abzuführen. In einigen Fällen ist das garantirte jährliche Zinsminimum ohne Capitalangabe festgesetzt.

Die Controle der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahngesellschaften, welche eine Garantie für ein jährliches Zinsminimum zu Lasten der Staatscasse geniessen, vollzieht sich in Ausführung des königlichen Erlasses vom 25. November 1853 durch den Regierungscommissär (in der Regel vom Finanzdepartement ressortirend), der auf Grund dieses Erlasses ernannt ist, im Vereine mit der mit der administrativen Ueberwachung der im Betriebe befindlichen concessionirten Eisenbahnen betrauten commerciellen Direction der Staatseisenbahnen.

Die concessionirten Eisenbahnen sind in den Händen von anonymen Gesellschaften, an deren Spitze ein durch die Generalversammlung der Actionäre gewählter Verwaltungsrath steht; die Mitglieder des Verwaltungsrathes

[10]) Der Artikel 1 dieses Gesetzes ist zu verschiedenen Malen und zuletzt durch das Gesetz vom 28. Juni 1893 bis zum 1. Juli 1896 prorogirt worden.

sind für eine gewisse Anzahl von Jahren ernannt und können nach Ablauf ihres Mandates wieder gewählt werden; die Generalversammlung der Actionäre hat auch das Recht, sie zu entlassen.

Dieser Verwaltungsrath ist mit der Verwaltung und der Leitung aller Angelegenheiten der Gesellschaft betraut; jedes seiner Mitglieder soll als Garantie für seine Geschäftsführung eine bestimmte Anzahl von Actien der Gesellschaft in seinem Besitze haben.

Die Ausführung der Beschlüsse des Verwaltungsrathes und die Geschäftsführung gemäss diesen Beschlüssen und innerhalb der durch die Statuten fixirten Grenzen liegt einem delegirten Administrator oder einem geschäftsführenden Director (Director-Betriebschef) ob, der mit den nöthigen Vollmachten ausgerüstet ist.[11])

Einer oder mehrere Commissäre, welche die Beaufsichtigung der Gesellschaft auszuüben haben, sind ausserdem durch die Actionäre ernannt und dem Verwaltungsrathe beigegeben. Diese Commissäre haben ein unbeschränktes Aufsichts- und Controlrecht hinsichtlich aller Geschäfte der Gesellschaft; sie können an Ort und Stelle Einsicht von den Büchern, der Correspondenz, den Protokollen und ganz allgemein von allen Schriftstücken der Gesellschaft nehmen. Ihre Caution, welche in Actien der Gesellschaft zu leisten ist, ist durch die Statuten bestimmt.

Diese Gesellschaften unterliegen hinsichtlich ihrer Constituirung und ihrer Verwaltung (Ausgabe von Actien und Obligationen, Generalversammlungen, Inventuren, Bilanzen u. s. w.) den Bestimmungen des Titels IX, I. Buch, des Handelsgesetzbuches von 1808 oder denjenigen der Gesetze vom 18. Mai 1873 [12]) und 22. Mai 1886, je nachdem sie vor oder nach diesem Gesetze von 1873 errichtet worden sind.

Die noch unter der Herrschaft des Handelsgesetzbuches von 1808 stehenden Gesellschaften sind der Aufsicht je eines von der Regierung ernannten Commissärs unterworfen. Dieser Beamte, dem die Gesellschaft eine jährliche, durch die Statuten festgesetzte Entschädigung zu leisten hat, hat die gleichen Rechte wie die von den Actionären ernannten Commissäre; er ressortirt vom Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, welches die Angelegenheiten der Handels- und industriellen Gesellschaften bearbeitet.

Die unter dem alten Regime (Handelsgesetzbuch von 1808) errichteten Gesellschaften, welche die Absicht hätten, sich den Bestimmungen der Gesetze von 1873 und von 1886 zu unterwerfen, würden nichtsdestoweniger den durch ihre alten Statuten festgesetzten Vorschriften hinsichtlich der Beaufsichtigung unterliegen.

Das Personal der Gesellschaften ist, wie dasjenige der Staatsbahnen, mit den Functionen der Polizei-Oberinspectoren, Inspectoren und Controlore betraut und hat die gleichen Aufgaben wie dieses hinsichtlich der Polizei auf der Strecke, zu dem es gehört, zu erfüllen.

---

[11]) Die Regierung intervenirt nicht in betreff der inneren Einrichtung der Verwaltung der Gesellschaften.

[12]) Vervollständigt durch königlichen Erlass vom 21. Mai 1873 hinsichtlich der Hinterlegung und der Veröffentlichung der Acte und Documente betreffend die Handelsgesellschaften.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates September 1895.) Zu den mit Ende des Monates August in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 439·386 km sind im Monate September durch den Baubeginn der Localbahn Stramberg-Wernsdorf 6·584 km, ferner durch den Baubeginn der elektrischen Localbahn Bielitz-Zigeunerwald 4·995 km und durch den Baubeginn der Theilstrecke Čerčan—Pozar der Localbahn Čerčan-Modřan 16·300 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde: das zweite Geleise in der Strecke Chodau—Neusattl der Buschtěhrader Bahn mit 4 km, ferner die Localbahn Postelberg—Laun mit 10·620 km und die Localbahnen Branowitz-Pohrlitz sammt Schleppbahn Rohrbach-Seelowitz—Stadt Seelowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 9·264 km, resp. 3·285 km. Es verblieben sonach mit Ende des Monates September 440·096 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 171·168 km auf Staatsbahnen, 20·290 km auf private Hauptbahnen und 248·638 km auf Localbahnen entfallen. Der Bauvollendung waren im Laufe des vorbezeichneten Monates entgegengereift die Staatsbahnlinie Troppau—Reichsgrenze gegen Ratibor, ferner die Localbahn Kojetein-Tobitschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Localbahn Nakři-Netolitz und die elektrische Strassenbahn Teplitz-Eichwald (seither eröffnet), während die Bauvollendung der Localbahnen Beneschau-Wlaschim, Salzburg-Lamprechtshausen und Lemberg (Kleparow)-Janów in nächster Zeit zu erwarten ist. Die Zahl der im Monate September beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 19.340, gegen 18.664 im Vormonate, das sind 44 Arbeiter pro Kilometer. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 114 vom 28. September.)

Wiener Stadtbahn. (Wienthallinie: Einschaltung einer Haltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Einschaltung einer Haltestelle bei km 3·3 für den 8. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 20.747.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Aenderung in der Schrankeneintheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 9. September durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die in Folge der Auflassung der Wächterposten Nr. 14 und 24 in der Strecke Wien—Enzersdorf bei Staatz vorgenommenen Aenderungen in der Schrankenbedienung bei den Wegübersetzungen in km 24·3/4 und 40·5/6 nach Massgabe der Commissionsbestimmungen der Bauconsens ertheilt. [10. October, Z. 56.229.]

— (Bauliche Erweiterung in Grussbach.) Durch Herstellung eines Anbaues wurde das nächst der Station Grussbach bestehende Coloniehaus Nr. I vergrössert. [2. October, Z. 57.191.]

— (Bauliche Veränderung in Böhm.-Brod.) In der Station Böhm.-Brod wurde eine Geleisereconstruction vorgenommen. [21. October, Z. 56.430.]

— (Anbau in Bubna.) An die Schmiede in der Werkstätte der Station Bubna wurde ein Anbau hergestellt. [5. October, Z. 57.780.]

— (Nebengebäude in Brünn.) In der Station Brünn wird bei der Blockhütte der Etapenstation Nr. 1 am unteren Bahnhofe ein Nebengebäude hergestellt. [7. October, Z. 58.352.]

— (Rohrleitung für die Gemeinde Dejvic.) Unter der Durchfahrt in km 416·48 nächst Prag wird für Zwecke der Gemeinde Dejvic eine Rohrleitung für Niederschlags- und Fäcalwässer gelegt. [6. October, Z. 53.865.]

— (Erweiterung der Geleiseanlagen in der Čerhenicer Zuckerfabrik.) Für die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Čerhenicer Zuckerfabrik der Firma M. B. Kohn wurde der Bauconsens ertheilt. [7. October, Z. 58.425.]

— (Brückenwaage in der Schleppbahn zur fürstl. Liechtenstein'schen Zuckerfabrik in Böhm.-Brod.) In km 0·989 der Schleppbahn zur fürstl. Liechtenstein'schen Zuckerfabrik in Böhm.-Brod wird eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen aufgestellt. [19. October, Z. 61.145.]

— (Linie Kl.-Schwechat—Mannersdorf: Auswechslung einer Brücken-Eisenconstruction.) Das Project für die Auswechslung der Eisenconstruction der Leithawerkscanalbrücke in Götzendorf wurde genehmigt. [2. September, Z. 51.331.]

Localbahn von Wiener-Neustadt auf den Schneeberg mit Abzweigung nach Wöllersdorf (Schneebergbahn.) (Ergebniss der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 16. und 17. August durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes der Theilstrecken Fischau—Wöllersdorf und Wiener-Neustadt—Fischau der Schneebergbahn den von der Commission constatirten Bauconsens genehmigend zur Kenntniss genommen.
[20. October, H.-M.-Z. 53.199.]

Localbahn Salzburg - Lamprechtshausen. (Eisenconstructionspläne.) Die von der Betriebsunternehmung Leo Arnoldi vorgelegten Eisenconstructionspläne für Blechträger von 2·0 und 2·5 m Lichtweite, ferner die Typenpläne für die Ausgestaltung von in Bögen liegenden Blechträger-Constructionen und der eisernen Geländer für die Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen wurden genehmigt. [22. October, H.-M.-Z. 57.646.]

Localbahn Postelberg-Laun. (Bauherstellung.) Das vom Landesausschusse in Prag vorgelegte Project, betreffend den Bau eines Wächterhauses in km 10·2/3 der Localbahn Postelberg-Laun nach dem Typenplane Nr. 4/h der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde zur Ausführung genehmigt.
[26. October, H.-M.-Z. 60.946.]

Kleinbahn Teplitz-Eichwald mit elektrischem Betriebe. (Projectspläne.) Die von der Firma Lindheim vorgelegten Projectspläne der Eisenbrücke in km 2·114, ferner die Projectspläne für ein Aufnahmsgebäude und eine Wagenremise in der Endstation Eichwald und für eine Schiebebühne in der Centralstation wurden genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im h. ä. Namen zu ertheilen.
[24. October, H.-M.-Z. 56.037.]

Elektrische Ringbahn Prag-Žižkow-Kgl. Weinberge. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Franz Krizek in Prag vorgelegten Projectes für eine normalspurige, elektrisch zu betreibende Kleinbahn von der Parkstrasse in Prag über Žižkow und Kgl. Weinberge zurück zum Ausgangspunkte derselben (Elektrische Ringbahn Prag-Žižkow-Kgl. Weinberge) die politische Begehung auf den 14. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut.
[H.-M.-Z. 62.904.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung fanden am 27. April und 7. Mai die technisch-polizeilichen Prüfungen rücksichtlich zweier für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmter Eilzugslocomotiven mit Schlepptender statt, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 14. August 1888, Z. 22.407, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Wr. Neustadt gebaut wurden. Die beiden Maschinen gehören der Serie II c an und tragen die Bahninventarsnummern 566 und 567, sowie die Fabrikationsnummern 3796 und 3797. Die Kessel dieser zwei Locomotiven haben die gesetzliche Druckprobe laut Certificat anstandslos bestanden. Die Locomotiven haben vier Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist; Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in eigenem Truckgestelle vorne liegen. Die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Die Kessel haben vollständige Armaturen. Die Maschinen besitzen ausserdem variable Blaserohre mit Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger, Vacuumbremse, Spindelbremse, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser etc. Das Totalgewicht dieser normalspurig gebauten Locomotiven beträgt 45·5 t. Die Probefahrten fanden auf der 22·6 km langen Strecke Neulengbach—St. Pölten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 100, bezw. 102 km und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 61, bezw. 67 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das günstige Resultat dieser technisch-polizeilichen Prüfungen wurden beide Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben.
[Z. 56.459.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ungarischen Handelsministers über die Finanzlage der Staatsbahnen und die Erweiterung des Eisenbahnnetzes.) Der kgl. Handelsminister, welcher auf parlamentarische Anfragen über die von ihm in Aussicht genommene Durchführungsweise mehrerer bei den Staatsbahnen sich als nothwendig erweisender Reformen etc. etc. dem Hause bereits Bericht erstattete (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127), hat, im Interesse der bevorstehenden Votirung des 1896er Budgets, über die im Laufe des Jahres 1895 bisher erzielten finanziellen Resultate des Staatsbahnbetriebes, sowie über die in nächster Zeit bevorstehende Erweiterung des staatlichen Betriebsnetzes und das Wachsthum des Localbahnnetzes dem Hause folgende Daten geliefert:

Bis Ende Juni betrugen die definitiv festgestellten Einnahmen 38·4 Millionen Gulden, von welcher Summe 11·1 Millionen auf die Personentransporte, 27·3 Millionen auf die Frachtenbeförderung entfallen. Für die Monate Juli-September liegen nur die provisorischen Zusammenstellungen vor; nach diesen betragen die Einnahmen 22·9 Millionen. Die definitiven Abrechnungen werden diese letztere Summe um 1 Million Gulden steigern. In den Monaten October-November sind Einnahmen im Betrage von 17 Millionen, im December von 6·9 Millionen Gulden zu erwarten, und dürfte demnach das Ergebniss der Transporteinnahmen 86·2 Millionen Gulden ausmachen. Dazu kommen noch verschiedene Einnahmen im Betrage von 4·6 Millionen, denen jedoch 3 Millionen an Refactien gegenüberstehen. Demgemäss ist eine Totaleinnahme von 87·9 Millionen Gulden mit ziemlicher Sicherheit zu erwarten, und wird trotz der ungünstigen Verkehrsverhältnisse die im Budget vorgesehene Summe von 87·8 Millionen Gulden erreicht werden.

Die eigenen Linien der Staatsbahnen sind 7565·557 km Verbindungsbahnen, in Staatsbahnbetrieb übernommen, 135·064 km Vicinalbahnen, für eigene Rechnung betrieben, sind 148·726 km, Vicinalbahnen, manipulirt vom Staate gegen Ersatz der Selbstkosten, sind 3868·304 km. Ausserdem stehen unter Manipulation des Staatsbahnbetriebes die Fünfkirchen-Barcser 68·074, Szatmár-Nagybányaer 60·400, Gross-Kikinda—Gross-Becskereker 70·37 und die Torontáler Vicinalbahnen 172·948 km. Die obige Kilometerzahl von 11.717·671 km wurde als Basis des Budgets angenommen, und aus dem Zusammenhalte mit dem Präliminare pro 1895 und dem factischen Resultate pro 1894 ergab sich als Einnahme 94 Millionen Gulden, als Ausgabe 57·5 Millionen Gulden, daher als Ueberschuss 36·5 Millionen Gulden, wodurch sich das thatsächlich investirte Capital von 746,843.635 fl. mit 4·89 pCt. verzinst. Der Betriebscoefficient ist 61·17 pCt. (gegen 61·09 pCt. präliminirt im Jahre 1895 und 58·57 pCt. thatsächlich erreicht im Jahre 1894). Doch ist zu berücksichtigen, dass die Vicinalbahnen, welche zu Selbstkosten verwaltet werden, schon ein Drittel des Netzes ausmachen. Ohne diese Post wäre der Betriebscoefficient pro 1896 nur 58·82 pCt.

Die kgl. Ungarischen Staatsbahnen betreffend, ist eine Vergrösserung des Netzes um 941·35 km in Aussicht genommen, und zwar durchwegs Vicinalbahn-Ergänzungen und Vicinalbahn-Neubauten. Ergänzungslinien sind die Linien: Altofen—Gran 19·65, Gyula-Fehérvár—Zalatna 18·1, Baja—Zombor—Neusatz 72·5, Werschetz-Kubin 42·69, Szent-Lörincz—Nasics 45 (zusammen 197·9 km); Neubauten sind die Linien: Pápa—Csorna 36, Kecskemét—Fülöpszállás 42·9, Karczag—Tisza-Füred 43·8, Pressburg—Duna-Szerdahely 44, Kaposvár—Fonyód 53, Temesvár—Nagy-Szent-Miklós 64·6, Aranyos-Maróth—Tapolcsán 4, Csakovár—Bóka 40, Zólyom—Brezó—Tiszolcz 40, Zalathal 42·5, Kronstadt—Bertalan—Feketehegy 5·5, Petrovossello—Pancsova 14 Boldvathal 33·75, Raab—Veszprim—Dombovár 95·45, Temesvár—Bázias 16·7, Aszod—Balassa-Gyarmat—Losoncz 55·85, Werschetz—Gattaja—Lugos—M.-Illye 90·4, Ungvár—Nagy-Mihály 21 (zusammen 793·45 km. Das Gesammtnetz erhöht sich dadurch auf 11.717·671 km, worunter 4017·03 km Vicinalbahnen, 4548·929 km I. Classe a) (mit Eilzugsverkehr), 1878·868 km I. Classe b), 381·243 km II. Classe, 891·60 km III. Classe (Tagesverkehr mit gemischten Zügen).

Unter den Investitionen, welche 10,354.467 fl. betragen, sind hervorzuheben 1 Million Gulden für den Fiumaner Hafen, 1·5 Millionen Gulden für Ergänzungsarbeiten und Inventarvermehrung bei den Staatsbahnen, 5,926.550 fl. an Neubauten und Verkehrsmittel-Anschaffung bei den Staatsbahnen, 210.000 fl. bei der Staatsmaschinenfabrik, 500.000 fl. zur Subvention von Vicinalbahnen u. s. w. Unter den 5,926.550 fl. sind Ratenzahlungen für 172 Locomotiven (5. Rate) 500.000 fl., 1200 Lastwagen (8. Rate) 219.020 fl., 576 Personenwagen (7. Rate) 448.930 fl., 4000 Last-

wagen (6. Rate) 801.300 fl., 624 Conducteur- und Personenwagen (4. Rate) 285.700 fl., 8000 Lastwagen (4. Rate) 1,540.900 fl., 1200 Conducteur- und Personenwagen (3. Rate) 990.700 fl.

Projectirte Localbahn Kaposvár-Fonyód. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 127 vom 23. October und dessen darauffolgende Nummern verlautbart den Wortlaut der mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 25. Juni 1895, Z. 45.637, zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Kaposvár-Fonyód (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89) erflossenen Concessionsurkunde. Die Concessionäre dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und zu betreibenden Linie sind Julius Graf Jankovich-Bésán und Consorten. Das Actiencapital der von der Station Kaposvár der Hauptlinie Budapest — Dombovar — Zákány — Zágráb (Agram)— Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehenden und diese in der Station Fonyód (nächst der Station Balaton-Szent György) mit der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof verbindenden, 52·2 km langen Linie Kaposvár—Fonyód ist mit 1,796.500 fl. bemessen, von welcher Summe ein Theilbetrag von 106.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel zu verwenden sein wird. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind herzustellen und einzurichten:

1. die entsprechend zu erweiternde Ausgangsstation Kaposvár der Linie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb—Fiume;
2. Kaposfüred, Station für den gesammten Verkehr;
3. Jád, Station (wie 1);
4. Osztópan, Station für den gesammten Verkehr und Wasserstation;
5. Somogyvár, Station und Wasserstation (wie 4);
6. Öreglak, Haltestelle, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen;
7. Lengyeltóti, Station (wie 1);
8. Berény, Haltestelle (wie 6);
9. die entsprechend zu erweiternde Station Fonyód der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof.

Projectirte Localbahn Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Adony-Szabolcs—Paks. (Politisch-administrative Begehung der Theilstrecke Adony-Szabolcs—Paks.) Vom 15. bis 20. October fand unter Führung des Sectionsrathes Heim des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der 80 km langen Theilstrecke Adony-Szabolcs—Paks der Weissenburg-Tolnaer Comitatsbahnen, d. i. der Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)— Adony-Szabolcs—Paks, und zwar in Fortsetzung der bereits am 5. August gepflogenen politisch-administrativen Begehung der Theilstrecke Székesfehérvár—Adony-Szabolcs (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95) statt. Als Stationen, bezw. Haltestellen im Bereiche dieser Theilstrecke sind bestimmt: Duna-Adony, Rácz-Almás, Duna-Pentele, Nagy-Venyim, Ménes-Major, Kokasd, Elöszállás, Duna-Földvár, Bölcske, Kömlöd und Paks. In Duna-Adony, sowie in Paks projectiren die Concessionäre die Errichtung von Umschlagsstationen, und werden hier Ufergeleise errichtet werden. Der Bau einzelner Linien der bereits concessionirten Weissenburg-Tolnaer Comitatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112) wird noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen werden.

Projectirte Localbahn Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza. (Baukostenbestimmung.) Das effective Baucapital der projectirten Localbahn Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 112 ex 1893), welche in einer Länge von 64·3 km vom Knotenpunkte Szolnok des östlichen mittelungarischen Eisenbahnnetzes aus die Hauptlinie Budapest— Szolnok—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal in der Station Félegyháza mit der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und mit deren Linie Félegyháza—Csongrád verbinden wird, ist mit 1,900.000 fl., d. i. mit 29.549 fl. per laufendes Bahnkilometer festgestellt worden. Hievon wurden 665.000 fl. durch Zeichnung von Stammactien gedeckt, während für 1,235.000 fl. Prioritätsactien zur Emission gelangen werden.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. (Umbau und Erweiterung der Station Temesvár-Józsefváros [Josefstadt].) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat den Umbau und die Erweiterung der Station Temesvár-Józsefváros mit einem Kostenaufwande von 370.000 fl., und zwar nach den Typen des Hauptbahnhofes Zágráb (Agram) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, beschlossen.

— — —

Verschiedene Mittheilungen.

Ybbsthal-Bahn. (Constituirende Generalversammlung.) Am 19. October wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Ybbsthal-Bahn" abgehalten. Bei derselben waren 15 Actienzeichner und Bevollmächtigte von solchen anwesend, welche zusammen 7349 Actien mit 734 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium, Oskar Freiherr v. Pusswald. Nach Constatirung der ordnungsgemässen Einberufung der Generalversammlung wurde Dr. Moriz Weitlof, Mitglied des niederösterr. Landesausschusses, zum Vorsitzenden gewählt. Nachdem Seitens der Versammlung die ausführlichen geschäftlichen Mittheilungen des Bevollmächtigten der Concessionäre, Inspector Dr. Siegfried Werner, zur Kenntniss genommen worden waren, erklärte sich die Versammlung bereit, in sämmtliche Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre einzutreten. Sohin wurde constatirt, dass das gesammte Actiencapital per 750.000 fl. gezeichnet und mehr als 40 pCt. desselben eingezahlt worden waren. Seitens des niederösterreichischen Landesausschusses war in den Verwaltungsrath Dr. Moriz Weitlof entsendet worden. Von der Versammlung wurden sohin Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter Gottfried Jax, Gewerke Ludwig Höfinger, Fabriksbesitzer Franz Leithe, Bürgermeister Dr. Theodor Freiherr von Plenker, Sparcasse-Director Johann Schmid und Gewerke Dr. Andreas Töpper zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes, Kaufmann Eduard Wertich und Gewerke Michael Zeitlinger zu Mitgliedern und Gewerke Johann Scheib zum Ersatzmann des Revisionsausschusses gewählt. — In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Moriz Weitlof zum Präsidenten und Dr. Theodor Freiherr von Plenker zu dessen Stellvertreter gewählt.

Verein zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der am 28. October unter dem Vorsitze des behördl. autor. Civil-Ingenieurs E. A. Ziffer stattgehabten Vereinsversammlung sprach der Maschinenbau-Ingenieur Ludwig Luschka v. Sellheim über Zahnradbahnen. Mit einem Rückblicke auf die Entstehungsgeschichte der Zahnradbahnen, deren Idee bis in die ersten Anfänge der Locomotivbahnen reicht, seinen Vortrag einleitend, gibt derselbe eine gedrängte Beschreibung der hervorragendsten Zahnradbahn-Systeme: Riggenbach, Bissinger, Wetli, Locher und speciell des durch Abt auf den heutigen Standpunkt gebrachten Verkehrmittels. Die constructionellen Eigenthümlichkeiten der Zahnradbahn-Locomotive besprechend und die erhöhte Bedeutung der Wirksamkeit der Bremsvorrichtungen bei Zahnradbahnen betonend, übergeht Redner sodann zu allgemeinen Betrachtungen über die Nutzbarmachung dieser Transportmittel, die, ursprünglich rein touristischen Zwecken dienend, durch werthvolle Verbesserungen, insbesondere beim gemischten Systeme (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb) selbst für den durchgehenden Verkehr mit Erfolg angewendet werden. Diese Art von Anlagen sind unstreitig geeignet, den Localbahnen Gebiete zu erschliessen, die mit Adhäsionsbahnen, und mögen dieselben noch so innig sich dem Terrain anschmiegen, gar nicht erreicht werden können. Zum Schlusse seiner Ausführungen gibt Ingenieur v. Luschka seiner Ueberzeugung Ausdruck dass die Zahnradbahnen berufen sind, einen hervorragenden Platz in der Geschichte unserer Communicationen einzunehmen. Der Vorsitzende behandelt hierauf die Licht- und Schattenseiten dieser Verkehrsanlagen und richtet zum Schlusse an die Versammlung den Appell, die Frage der Vervollkommnung der Zahnradbahnen, insbesondere rücksichtlich der Construction der Zahnstange und der Anwendung des gemischten Betriebes, einem eingehenden Studium zu unterziehen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCVI. Stückes.) Das am 4. November herausgegebene CCVI. Stück enthält unter

Nr. 1559: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 29. October 1895, Z. 40.613, betreffend die Gestattung der bedingungsweisen Einfuhr von serbischen Schweinen aus Steinbruch in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1560: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 31. October 1895, Z. 12.646, betreffend die Gestattung der Einfuhr serbischer Schweine aus Steinbruch in Ungarn nach Salzburg.

— (Inhalt des CCVII. Stückes.) Das am 5. November herausgegebene CCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1561: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 30. October 1895, Z. 12.628, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Galzien nach Salzburg.

Nr. 1562: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 30. October 1895, Z. 14.624, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen serbischer Provenienz aus Steinbruch in Ungarn nach Krain.

Nr. 1563: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 31. October 1895, Z. 171.051, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Dabrowa und dem Gerichtsbezirke Bolechów in Galizien nach Böhmen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Alphabetisches Fahrschein-Verzeichniss.) Zu dem vorbezeichneten Verzeichnisse ist von der geschäftsführenden Verwaltung der II. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ist die 29·160 km lange Strecke Ratibor—Studzienna—Landesgrenze—Troppau der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz, welche am 20. October dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner ist die 62·89 km lange Strecke Temesvár—Nagy-Szt. Miklós der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, welche am 26. September dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften.) Zu diesen Bestimmungen ist der II. Nachtrag herausgegeben worden und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 29. October d. J. dem Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, Regierungsrathe Wilhelm Dostal, aus Anlass der erbetenen Versetzung in den bleibenden Ruhestand den Titel und Charakter eines Hofrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Glanz m. p.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	October 1895				October 1894			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten	Ausgelagert bis letzten*)	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten	Ausgelagert bis letzten**)	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	291.327	260.629	209.827	342.129	352.888	198.970	180.905	370.953
Darunter:								
Weizen	88.045	84.716	62.290	110.471	76.075	59.413	48.836	86.652
Roggen	45.073	48.097	57.788	35.382	72.981	32.400	23.398	81.983
Gerste	29.629	33.596	15.749	47.476	76.718	44.625	31.410	89.933
Hafer	24.817	39.446	16.618	47.645	28.523	20.713	23.130	26.106
Mais	21.189	18.124	26.871	12.442	21.257	16.106	32.297	5.066
Hirse	354	453	385	422	1.046	655	476	1.225
Bohnen	1.879	16.624	15.744	2.759	4.154	6.298	5.870	4.582
Erbsen	255	3	73	185	450	453	352	551
Malz	785	268	369	684	2.146	100	325	1.921
Raps	45.815	5.313	1.979	49.149	32.900	6.776	4.649	35.027
Hanfsamen	—	210	158	52	226	683	429	480
Wicken	576	508	136	948	369	307	68	608
Mehl	4.201	2.935	2.638	4.498	6.560	1.955	2.935	5.580
Kleie	1.806	1.216	544	2.478	10.904	3.215	767	13.352
	264.424	251.509	201.342	314.591	334.309	193.699	174.942	353.066
Spiritus	2.049	—	401	1.648	136	—	136	—
Zucker	3.710	2.997	1.486	5.221	1.979	100	568	1.511
Wein	2.601	518	1.053	2.066	2.640	542	1.504	1.678
Oele und Fette	1.949	257	1.106	1.100	8.39	401	527	713
Sonstige Waaren	16.594	5·348	4.439	17.503	12.985	4.228	3.228	13.985
Mittlere Tagesbewegung	17.424 Meter-Centner				14.069 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,734.730	1,378.620	1,051.530	3,061.820	3,174.810	1,110.910	1,033.920	3,251.800

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten	Zurückgelangt bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten	Zurückgelangt bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	67	40	23	84	74	38	29	83
Versicherungswerth . . fl.	278.670·—	177.650·—	126.050·—	330.270·—	386.210·—	160.200·—	206.350·—	340.060·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	6	2	—	8	16	2	5	13
Versicherungswerth . . fl.	41.800·—	12.000·—	—	53.800·—	40.000·—	3.480·—	14.200·—	29.280·—
Lombardbetrag . . . . fl.	27.850·—	7.500·—	—	35.350·—	21.985·—	2.249·52	8.070·—	16.164·52

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung directer Fahrkarten.

Ab 15. November 1895 gelangen in nachstehenden Verkehrsbeziehungen directe einfache Fahrkarten zu folgenden Preisen zur Ausgabe:

Ueber Wschetat-Přivor	III. Classe Gulden ö. W.
a) für combinirte Züge; auf B.N.B. Schnellzug, sonst Personenzug:	einschliesslich Stempel
von Kuttenthal	
nach Leitmeritz-Stadt	1·11
„ Melnik	0·71
b) für Personenzüge:	
von Kuttenthal	
nach Altbunzlau	0·56
oder in umgekehrter Richtung.	

Wien, am 28. October 1895. [848]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Rumänien.

Aenderung des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl.

Vom 1. Jänner 1896 werden polirte Eisen- und Stahlwaaren nicht mehr zu den Sätzen der Abtheilung B, sondern zu den Sätzen der Abtheilung C des Ausnahmetarifes Nr. 3 abgefertigt. In dem zweiten, in Klammern gesetzten Absatze der Position 3 des Ausnahmetarifes 3 B (Seite 40 des Tarifes) ist demgemäss zwischen den Worten „versilbert“ und „emaillirt“ das Wort „polirt“ einzuschalten.

Wien, am 30. October 1895. [849]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Borstenvieh und Schafe nach Wien (St. Marx).

Berichtigungen.

In dem mit 1. November 1895 in Wirksamkeit getretenen Ausnahmetarife für die frachtgutmässige Beförderung von Borstenvieh und Schafen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Wien (St. Marx) sind nachfolgende Druckfehler richtig zu stellen:

Auf Seite 6, Zeile 9 von unten, ist statt Korszów zu setzen „Korszów bei Uhnów“, und auf derselben Seite, Zeile 7 von unten, ist statt Korszów bei Uhnów zu setzen „Korszów“.

Wien, am 3. November 1895. [850]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zulassung der Beförderung von Zuckerrüben ab Troppau M.S.C.B. nach Troppau K.F.N.B. loco, bezw. von Rübenschnitten in der umgekehrten Richtung.

Auf die Dauer der Zuckercampagne 1895/1896 wird die Beförderung von Zuckerrüben in vollen Wagenladungen ab Troppau M.S.C.B. nach Troppau K.F.N.B. loco, bezw. von Rübenschnitten in vollen Wagenladungen von Troppau K.F.N.B. loco nach Troppau M.S.C.B. in dem Falle zugelassen, wenn die Zuckerrübensendungen für ein mittelst Schleppgeleises mit der Station Troppau K.F.N.B. verbundenes Industrie-Etablissement zur Verarbeitung bestimmt sind, bezw. die Rübenschnittetransporte in der umgekehrten Richtung von einem derartigen Etablissement versendet werden.

Für diese Sendungen wird neben den rücksichtlich der Strecke Troppau M.S.C.B.—Troppau K.F.N.B. transit, bezw. umgekehrt der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vorgesehenen Transportgebühren zu Gunsten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen eine Manipulationsgebühr von 2 kr. pro 100 kg eingehoben.

Wien, am 4. November 1895. [851]

Sonstige Nachrichten.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neue Nachträge zu den Gütertarifen.) Mit Giltigkeit vom 1. November sind folgende Nachträge zu den Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarifen erschienen:

Nachträge VI und VII zum Tarifheft II A.
Nachtrag V „ „ III A.
„ II „ „ II C.

Diese Nachträge enthalten anderweitige (ermässigte) Frachtsätze für die nördlichen badischen Stationen und für Friedrichsfeld M.N.B. mit sämmtlichen ostschweizerischen Stationen, sowie für die badischen Stationen westlich von Schaffhausen im Verkehr mit den östlichen Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, ferner neue Frachtsätze für die badischen Stationen Eggenstein und Karlsruhe Rangirbahnhof, für die Nordostbahnstationen Diessenhofen, Ebikon, Feuerthalen, Schlatt und Schlattingen, sowie für die Stationen der Sihlthalbahn. Ferner sind in den Nachträgen verschiedene Aenderungen und Ergänzungen vorgesehen. Die seitherigen Frachtsätze für Schaffhausen Bad. Bahn im Verkehr mit Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, sowie die Wagenladungs-Frachtsätze für die badischen Stationen Bammenthal, Hirschhorn, Mauer, Mosbach und Neckargemünd treten mit dem 31. Jänner 1896 ohne Ersatz ausser Kraft. Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbureau der grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Der Nachtrag VI zum Heft II A kann zum Preise von 60 Pfg., der Nachtrag V zum Heft III A zum Preise von 40 Pfg. von der General-Direction der grossh. Badischen Staatseisenbahnen bezogen werden; die beiden anderen Nachträge werden unentgeltlich abgegeben.

Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Verkehr von und nach den an der Nebenbahn Ratibor—Troppau gelegenen Stationen.) Mit Giltigkeit vom 20. October, dem Tage der Betriebseröffnung auf der Nebenbahn Ratibor—Troppau, traten die im Nachtrag I zum obenbezeichneten Gütertarif enthaltenen Entfernungen, bezw. Frachtsätze für den Verkehr von und nach den an dieser Nebenbahn gelegenen Stationen Bolatitz, Deutsch-Krawarn, Kranowitz, Kuchelna, Studzienna und Troppau C.B. des Directionsbezirkes Kattowitz in Kraft.

Ostdeutscher und Berlin-Nordostdeutscher Gütertarif. (Neuer Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Baue von Seeschiffen.) Mit dem 1. November 1895 wurde im Ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) und im Berlin-Nordostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/III) an Stelle des bisherigen ein neuer erweiterter Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Baue von Seeschiffen eingeführt.

Derselbe findet Anwendung:

1. Auf folgende Gegenstände des Specialtarifes I des deutschen Gütertarifes: Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern.
2. Auf Eisen und Stahl, wie im Specialtarif II des deutschen Gütertarifes genannt.

In den Frachtsätzen tritt keine Aenderung ein.

Bezüglich der Anwendungsbestimmungen ist das Nähere bei den betheiligten Empfangs- und Versandtstationen, sowie bei den Verkehrsbureaux der kgl. Eisenbahn-Directionen zu erfahren.

Hannover-Bayerischer Verband. (Ausnahmetarif für Weizen, Roggen etc.) Für die Artikel Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchte, Raps- und Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnisse und Kaffee-Ersatzmittel, aus Getreide oder Mühlenerzeugnissen hergestellte, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern (einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien) kam vom 1. November ab ein Ausnahmetarif zur Einführung. Das Nähere ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Sächsisch-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr. (Nachtrag VI.) Am 1. November trat zum Tarife für den Sächsisch-Bayerischen Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Mai 1894 der Nachtrag VI in Kraft. Er enthält Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, die gemäss der Vorschriften unter I[2] genehmigt worden sind, sowie neue Tarifsätze.

Ostwestlicher Vieh- etc.-Verkehr. Die am 1. October im inneren Verkehr der Preussischen Staatsbahnen für Grossvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen u. s. w.), sowie für Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde, Gänse u. s. w.) in Wagenladungen allgemein eingeführten Staffelsätze gelten von demselben Tage auch für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen und Preussischen Staatsbahnen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Westlicher Vieh- etc. Verkehr. (Anwendung der Staffelsätze.) Die am 1. November im inneren Verkehr der Preussischen Staatsbahnen für Grossvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen u. s. w., sowie für Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde, Gänse u. dgl.) in Wagenladungen allgemein eingeführten Staffelsätze gelten von demselben Tage auch für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen und Preussischen Staatsbahnen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Ostdeutsch-Westdeutscher, sowie Berlin- und Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. (Nachtrag IV zu den Tarifen.) Am 1. November wurde zu den Tarifen für die obenbezeichneten Verkehre je ein Nachtrag IV herausgegeben, welche u. A. eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifes für Schiffsbaueisen enthalten. Durch den Nachtrag zum Tarif für den Ostdeutsch-Westdeutschen Güterverkehr wird ausserdem die Station Memel des Directionsbezirkes Königsberg mit Giltigkeit vom 1. December in den vorbezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Die Nachträge können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. (Nachtrag XI zum Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Baue von Seeschiffen.) Am 1. November erschien zum Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1892 der Nachtrag XI, welcher u. A. ein anderweites ergänztes Waarenverzeichniss und abgeänderte Anwendungsbestimmungen für die Classe 6 c (Eisen und Stahl zum Baue von Seeschiffen) enthält. Abdrücke sind bei den betheiligten Dienststellen erhältlich.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. F. Verkehr mit der Württembergischen Staatsbahn. (Einbeziehung der Station Stuttgart Nordbahnhof in den Tarif.) Am 1. November wurde die neu eingerichtete Station Stuttgart Nordbahnhof mit um 2 km niedrigeren Entfernungen als Stuttgart Hauptbahnhof in die Tarifhefte F. I—IV einbezogen. Die Tarifentfernungen für Stuttgart Westbahnhof ermässigen sich gleichzeitig um 5 km.

Nähere Auskunft über die Abfertigung nach den Stuttgarter Bahnhöfen ertheilen die Abfertigungsstellen.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Besondere Bestimmung zu § 13 der Verkehrsordnung.) Mit 1. November trat auf den Preussischen Staatseisenbahnen folgende besondere Bestimmung zu § 13 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Kraft und wird in den für jeden Eisenbahn-Directionsbezirk besonders herausgegebenen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II der Preussischen Staatseisenbahnen aufgenommen:

„Zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereins-Rundreiseverkehres können bei allen Stationen telegraphisch vorausbestellt werden; die Fassung der Depesche bleibt dem Besteller überlassen; für die Wortzahl wird die tarifmässige Depeschengebühr berechnet."

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Elbumschlags-Güterverkehr.) Am 1. November fand die Eröffnung eines Theiles der neuen Station Dresden König Albert-Hafen für den Güterverkehr statt; dieser dient, wie die übrigen Stationen an den Dresdner Elbquais, im Wesentlichen nur dem Elbumschlags-Güterverkehre (Stückgut und Wagenladungen).

Bis auf Weiteres gelten sowohl im Binnen-Güterverkehre, als auch in den directen Güterverkehren mit aussersächsischen Eisenbahnstationen die für Dresden-Altstadt-Elbquai massgebenden Tarifbestimmungen und Frachtsätze auch für die Station Dresden König Albert-Hafen.

Nähere Auskunft ist durch die betheiligten Stationen zu erhalten.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Localtarif Heft D: Sonderbestimmungen für den Verkehr der königl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Mit dem Tage der Eröffnung der Localbahn Kempten-Pfronten werden bei der Station Kempten einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten nach den Stationen dieser Localbahn zu nachstehenden Preisen aufgelegt:

Kilometer	Nach	Einfache Fahrt II.	Einfache Fahrt III.	Rückfahrt II.	Rückfahrt III.
4	Durach	0·25	0·15	0·35	0·25
7	Sulzberg	0·40	0·25	0·60	0·40
9	Jodbad Sulzbrunn	0·50	0·35	0·75	0·50
13	Bodelsberg	0·70	0·45	1·10	0·70
14	Zollhaus Peterstha	0·75	0·50	1·20	0·75
18	Oy	1·00	0·65	1·50	1·00
20	Wertach	1·10	0·70	1·60	1·10
22	Maria Rain	1·20	0·75	1·80	1·20
24	Nesselwang	1·30	0·85	2·00	1·30
28	Kappel	1·50	1·00	2·30	1·50
30	Weissbach	1·60	1·10	2·40	1·60
31	Pfronten	1·70	1·10	2·50	1·70

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. September 1891. Mit sofortiger Wirksamkeit ist die Station Hausham mit nachstehenden Anstosstaxen auf Seite 12 des Tarifes nachzutragen:

	Knotenstation, an deren Sätze die nebenstehenden Beträge anzustossen sind	Eilstückgut	Frachtstückgut 1	Frachtstückgut 2	Allg. Classe A	Allg. Classe B	I a	I b	II a	II b	III a	III b	A.–T. 6 für best. Stückg.
		Anstossbeträge in Centimes für 100 kg											
Hausham	München C.B.	148	74	74	45	40	33	30	33	23	23	14	54

Auf Seite 82 ist der Stationsname Hausham mit einer Entfernung von 254 km vorzutragen.

Für Braun- und Steinkohlen-, sowie für Coakssendungen, welche hienach ab Hausham zu den Sätzen des Specialtarifes III b direct abgefertigt worden sind, werden bei Vorlage dar Original-Frachtbriefe nachstehende Beträge zurückbezahlt:

Für Sendungen nach Kreuzlingen . . . . 12 Centimes für 100 kg
„ „ „ Winterthur, „ „ „ Zürich Hauptbhf., „ „ „ Zürich-Wollishofen . . . . 13 Centimes für 100 kg

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1772	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Wichseschachteln, hölzerne, verpackt	Taus	Linz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	120 kr.	89 kr.	31 kr.	Im Kartirungswege		
1773	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenwaaren und Schnittholz	Neuberg	Mürzzuschlag	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Absender, resp. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Südbahn bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	0·158 kr. pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Schnittholz	Stationen der Strecke Unter-Drauburg-Wolfsberg	Unter-Drauburg									
1774	Südbahn-Gesellschaft		Dünger	Triest S.B. loco	Ronchi S.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis Ende December 1895	Anhang zum Localtarife	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		Die Auf- und Abgabe von Frachtgütern in Ronchi ist bis zur Eröffnung der Station Ronchi für den allgemeinen Frachtenverkehr nur unter bestimmten vertragsmässig stipulirten Bedingungen gestattet
1775	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter aller Art	In das im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 75 ex 1895, Post 1040, Nr. 99 ex 1895, Post 1284, und Nr. 109 ex 1895, Post 1368, für Eilgüter aller Art von verschiedenen böhmischen und mährischen Stationen nach Krakau loco und transito, bezw. vice versa, publicirte Frachtzugeständniss werden mit Giltigkeit vom dritten Tage nach gegenwärtiger Publication unter Aufrechthaltung aller in dem vorbezeichneten Zugeständnisse festgesetzten Bedingungen und Modalitäten auch die Relationen Liebenau—Krakau loco und transito, bezw. vice versa, Lieben St.E.G. und Oe.N.W.B.—Krakau loco und transito, bezw. vice versa, sowie Bubna St.E.G.—Krakau loco und transito, bezw. vice versa, einbezogen.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg a)	Frachtsatz per 100 kg b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg a)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer								
1776	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Raffinadezucker der Classe II bei Aufgabe in Mengen unter 10000 kg	Angern	a) Wien Nordbahnhof b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894	24·0	25·5	20·0	24·0	4·0	1·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	
				Dürnkrut					29·0	30·5	25·5	29·5	3·5	1·0			
				Hohenau					36·5	38·0	32·5	36·5	4·0	1·5			
				Lundenburg					46·0	47·0	42·0	46·0	4·0	1·0			
				Branowitz					63·0	64·5	59·0	63·0	4·0	1·5			
				Rohrbach-Seelowitz					67·0	68·5	63·0	67·0	4·0	1·5			
				Göding					56·5	57·5	52·5	56·5	4·0	1·0			
				Rohatetz					60·0	61·0	56·0	60·0	4·0	1·0			
				Bisenz-Pisek					66·5	67·5	62·5	66·5	4·0	1·0			
				Hradisch					73·0	74·5	69·5	73·5	3·5	1·0			
				Kojetein					97·0	98·0	91·0	95·0	6·0	3·0			
				Chropin					99·5	101·0	93·5	97·5	6·0	3·5			
				Bedihošt					103·0	108·0	97·0	101·0	6·0	7·0			
				Hullein					88·5	89·5	82·5	86·5	6·0	3·0			
				Kremsier					92·0	93·5	86·5	90·5	5·5	3·0			
				Prerau					96·0	97·0	90·0	94·0	6·0	3·0			
				Olmütz					107·0	108·5	101·0	105·0	6·0	3·5			
				Leipnik					103·5	105·0	97·5	101·5	6·0	3·5			
				Troppau					149·5	150·5	141·5	145·5	8·0	5·0			
				Mähr.-Ostrau					138·0	139·0	130·0	134·0	8·0	5·0			
				Chybi					157·9	158·8	149·9	153·9	8·0	4·9			
				Brünn Nord- od. Staatsbahnhof	Wien Nord- oder Staatsbahnhof				68·0		64·0		4·0				
				Brünn Nordbahnhof	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				72·0		68·0		4·0				
				Angern	Krakau loco und transito			Localtarif vom 1. Jänner 1893	175·9		167·9		8·0				
				Dürnkrut					172·9		164·9		8·0				
				Hohenau					168·4		160·4		8·0				
				Branowitz					167·5		159·5		8·0				
				Rohrbach-Seelowitz					165·1		157·1		8·0				
				Kojetein					127·0		121·0		6·0				
				Chropin					124·5		118·5		6·0				
				Bedihošt					139·5		133·5		6·0				
				Hullein					126·0		120·0		6·0				
				Leipnik					111·0		105·0		6·0				
				Lundenburg				Anhang zu den Tarifen für den Öst-Nordwestösterr. Eisenbahnverband, Oesterr. Eisenbahnverband Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893	Verschieden		155·0						
				Brünn							151·7						
				Göding							148·7						
				Rohatetz							146·6						
				Bisenz Pisek							140·0						
				Hradisch							133·5						
				Kremsier							124·0						
				Prerau							112·5						
				Olmütz							124·0						
				Troppau							89·5						
				Mähr.-Ostrau							73·0						
				Chybi							50·0						
		Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Wien Nord- oder Staatsbahnhof				75·5		72·0		3·5				
				Ung.-Ostra					73·0		68·0		5·0				

Feld	Inhalt
Fortlaufende Nr.	1777
Die Publication erfolgt von der / und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	1. Eisenerze, rohe und geröstete 2. Schwefelkiese, abgeröstete (Schwefelkiesrückstände) 3. Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhältige Converterschlacken
für die Transportstrecke von	zu 1.: Mitterdorf, Payerbach und Pitten zu 2.: Aichberg-Steyrermühl, Bruck a. d. Mur, Cilli, Gratwein, Hrastnigg, Lanzendorf-Pellendorf, Liesing und Niklasdorf zu 3.: Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn, den Stationen Edlitz und Wiener-Neustadt der Eisenbahn Wien-Aspang, den Stationen Grünburg, Steyrdorf und Unterhimmel der Steyrthalbahn, sowie von Stationen der westlichen und südwestlichen Linien der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
nach	Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz, Tworog und Zabrze
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen, insoweit directe Frachtsätze bestehen, directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation, und in Fällen, in welchen directe Frachtsätze nicht vorhanden sind, directe ab Wien-Nordbahnhof bis zur Bestimmungsstation; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der Kgl. Preussischen Staatsbahnen, oder insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Bezüglich der Relationen, in welchen von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe Frachtsätze bestehen: Neuer Ausnahmetarif Nr. 10 auf Seite 9 des vom 1. Mai 1894 giltigen Nachtrages III und anderweitiger Ausnahmetarif Nr. 3 B auf Seite 7 des vom 1. October 1894 giltigen Nachtrages IV zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 4, vom 1. August 1893 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, und bezüglich jener Relationen, in welchen directe Frachtsätze von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation nicht vorgesehen sind: Neuer Ausnahmetarif Nr. 39 E, bezw. Neuer Ausnahmetarif Nr. 39 F, bezw. Neuer Ausnahmetarif Nr. 39 G aus Nachtrag VIII vom 1. Jänner 1894 zum Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Verschieden
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	3 Markpfennige
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien-Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die aus den Frachtsätzen der nebenbezeichneten Tarife in Betracht kommenden Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, wenn auch nur in Folge der Einführung von Cours-Abschlagstabellen zu den nebenbezeichneten Tarifen, eine Restringirung erfahren, so tritt auch eine Reducirung des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1778	**Südbahn-Gesellschaft**		Locomotiven sammt Tendern, auf eigenen Rädern laufend, sowie auf diesen Fahrzeugen etwa verladene Ersatzstücke	Peri transit Cormons transit	Budapest S.B. mit der Bestimmung nach Serbien oder nach der Türkei	Die Locomotiven sammt Tendern müssen in italienischen Stationen westlich der Linie Padua—Bologna—Spezia mit directen, an einen Vermittler in Budapest S.B. adressirten Frachtbriefen im Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehre zur Aufgabe gelangen. Die Transporte, für welche die gegenwärtige Begünstigung in Anspruch genommen wird, müssen unter entsprechender Vorschreibung auf den Frachtbriefen zur Hälfte via Peri und zur Hälfte via Cormons instradirt werden. Die Locomotiven sammt Tendern dürfen nicht in Budapest S.B. bleiben, sondern müssen daselbst mit neuen Frachtbriefen nach Serbien oder nach der Türkei reexpedirt werden; sie müssen überdies in italienischen Fabriken erzeugt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg 44·94 36·04	22·31 17·85	22·63 18·19	Im Kartirungswege		
1779	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Rohzucker der Pos. Z, 11 Melasse der Pos. M, 17 Osmosewasser der Pos. O, 14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Priesen-Postelberg	Postelberg	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 8 7 7	5 5 5	3 2 2	Im Kartirungswege		
1780	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)	a) Marienbad b) Mies-Kladrau oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 15. November 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Siehe Tabelle			Im Kartirungswege		

Von oder nach Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)

Transportpreise pro 100 Kilogramm in Kreuzern inclusive Manipulationsgebühr für

Nach oder von	Eilgüter			Frachten: I. Classe			II. Classe			Ermässigte Wagenladungsclassen A		B	C	Specialtarife 1	2	3	Sperrige Güter
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	beliebigen Mengen	bei Aufgabe von mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen	10000 Kilogramm pro Wagen	beliebigen Mengen	bei Aufgabe von mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen	10000 Kilogramm pro Wagen	5000 Kilogramm pro Wagen	10000 Kilogramm pro Wagen	10000 Kilogramm, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, pro Wagen					beliebigen Mengen
a) Marienbad	615·5	287·3	267·8	267·8	201·8	185·8	210·2	189·2	173·2	148·0	139·0	117·5	84·9	—	89·0	70·1	389·1
b) Mies-Kladrau	573·5	266·3	246·8	246·8	190·8	176·8	195·0	178·2	164·2	139·0	131·0	112·5	80·9	—	85·0	67·1	357·6

Rubrik	1781
Die Publication erfolgt von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
und im Namen der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	M a l z bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief
für die Transportstrecke von	allen österreichischen Eisenbahnstationen
für die Transportstrecke nach	allen **ausländischen** Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, soferne die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach **ausländischen** Plätzen mittelst Schiff weitergesendet werden.
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife. II. Die Malzsendungen geniessen den nebenstehenden Frachtnachlass, wenn dieselben auf den nachfolgenden österr. Eisenbahn-Linien, u. zw.: 1. auf den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II (Neuauflage vom 1. Jänner 1895), sub Heft 1, Abschnitt A—F, ferner G 3, 4, 5, 6, 7, 11, 12, 13, 16, 17 und 30, dann Heft 2, Abschnitt A enthaltenen Linien, sowie auf der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza; 2. auf den Linien der in der 3. Rubrik genannten österr. Privatbahnen einen Durchlauf von **zusammengenommen mindestens** a) 81 bis 150 Kilometer b) über 150 Kilometer zurücklegen. Insoferne in directen Verkehren für eine Relation zwei oder mehrere Routen zur Transportbedienung zugelassen sind, so ist diejenige dieser Routen in Bezug auf obige Distanzbestimmung für die Bemessung des Frachtnachlasses **massgebend**, welche den **kürzesten Durchlauf** auf den **österr. Eisenbahnen bis zur Reichs-Grenzstation aufweist.** Falls in einer Station sich mehrere Bahnhöfe befinden, wie z. B. in Olmütz, Prag etc., ist für die Ermittlung des Frachtnachlasses derjenige Bahnhof massgebend, für welchen sich im Sinne der vorstehenden Bestimmung der kürzeste Durchlauf bis zur Reichs-Grenzstation ergibt. Ueber die im Einzelfalle zur Transportbedienung zugelassenen Routen geben die österr. Stationen Auskunft †)
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife, Umschlagtarife, directe inländische Gütertarife der Oesterr. Eisenbahn-Verwaltungen, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden directen Gütertarife
Frachtsatz per 100 kg	V e r s c h i e d e n
Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	V e r s c h i e d e n
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	ad a) 15 Kreuzer ad b) 25 Kreuzer
Art der Durchführung	I m R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	a) Bei Malzsendungen mit direct von der österr. Aufgabestation bis zur ausländischen Empfangsstation lautenden Frachtbriefen gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate; b) bei Malzsendungen, welche per Eisenbahn nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Bodenbach/Tetschen-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen und von da nach ausländischen Plätzen mittelst Schiff weitergesendet werden, gegen Vorlage der vorstehend unter a) bezeichneten Frachtbrief-Duplicate bis zur Umschlagsstation und der genau correspondirenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffs-Connaissements, beziehungsweise der Schiffs-Ladescheine; c) bei eingelagerten, bezw. reexpedirten Malzsendungen (vergl. die Rubrik „Besondere Bemerkungen") sind von der einreichenden Firma die Original-Frachtbriefe von der Aufgabe- bis zur Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstation und die Frachtbrief-Duplicate von der Einlagerungs-, bezw. Reexpeditionsstation bis zur Bestimmungsstation vorzulegen. Die unter a, b und c bezeichneten Documente müssen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. General-Direction der ötserr. Staatsbahnen in Wien eingereicht werden
**)	

) **Besondere Bemerkungen. Die in den einzelnen directen Güterverkehren zugelassenen Einlagerungen, bezw. Reexpeditionen bleiben aufrecht.
Eine Liquidirung der nach vorliegender Publication entfallenden Frachtnachlässe findet jedoch nur in dem Falle statt, wenn die Reexpedition der Malzsendungen innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Zugeständnisses bewirkt wird.
Die Publicationen in Nr. 113 und 121 ex 1895 dieses Blattes unter fortlaufender Nr. 1397, bezw. 1608 werden durch die gegenwärtige Publication aufgehoben und ersetzt.

†) **Beispiele** siehe nächste Seite.

Beispiele:

Relationen:	Zur Transportbedienung zugelassene Routen:	Distanzen bis zur Reichsgrenzzstation:	Frachtnachlass nach vorstehender Bestimmung:
		Kilometer	pro 100 kg
1. Linz—Colmar	1. via Simbach 2. via Arlbergbahn—Bregenz	115 *) 598	15 kr.
2. Schwarzbach Aschaffenburg	1. via Furth i. W. 2. via Franzensbad	433 459	25 kr.
3. Olmütz (K.F.N.B.)—Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof)	via Oderberg	115 *)	15 kr.
Olmütz (St.E.G.) — Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof und Görlitzer Bahnhof)	via Bodenbach/Tetschen	380	
Olmütz (St.E.G.)—Berlin (Schles. Bahnhof)	via Halbstadt	203	
Olmütz (M.S.C.B.) — Berlin (Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof)	via Ziegenhals	130	

*) Massgebende Distanz

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 131. **Wien, 9. November 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Einbringung der gerichtlich bestimmten Curatelskosten eines für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen gerichtlich bestellten Curators von der nach § 6 des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, zum Ersatze derselben verpflichteten Bahn erfolgt im ausserstreitigen Verfahren durch einen Zahlungsauftrag des Curatelsgerichtes, und bedarf es hiezu nicht der Betretung des Klageweges.

(Entscheidung vom 18. Juni 1895, Z. 6950.)

Mit Bescheid des k. k. Landesgerichtes Wien vom 19. März 1895, Z. 22.718, wurde der Ungarischen Westbahn aufgetragen, die dem Curator der Prioritäten der Ungarischen Westbahn Dr. v. H. mit 2286 fl. rechtskräftig bestimmten, von ihr gemäss § 6 des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, zu bestreitenden Curatelskosten binnen 14 Tagen an denselben zu bezahlen.

Ueber Recurs der Ungarischen Westbahn fand das k. k. Oberlandesgericht Wien mit Decret vom 18. April 1895, Z. 5705, den angefochtenen Bescheid dahin abzuändern, dass der Curator Dr. v. H. mit seinem gestellten Begehren wegen Bezahlung der liquidirten Curatelskosten per 2286 fl. nach dem Hofdecrete vom 4. October 1833, Nr. 2633 J. G.-S., auf den ordentlichen Rechtsweg gewiesen werde, weil § 6, Abs. 3, des bezogenen Gesetzes jenem Gerichte, welches den Curator bestellt hat, lediglich die Bestimmung, nicht aber auch die Einbringung der Curatelskosten zuweist, weil es sich hiebei um die Bestimmung dieser Kosten gegenüber den Curanden rücksichtlich der gemäss des cit. § 6, Abs. 3, an Stelle derselben tretenden Ungarischen Westbahn handelt; — weil daher das Hofdecret vom 4. October 1833, Nr. 2633 J. G.-S., analoge Anwendung zu finden hat, nach diesem Hofdecrete jedoch über das Begehren um Zahlung der liquidirten Gebühren der competente Richter des Schuldners nach vorläufigem contradictorischen Verfahren zu entscheiden hat.

Der k. k. Oberste Gerichtshof gab mit Entscheidung vom 18. Juni 1895, Z. 6950, dem Revisionsrecurse des Curators Folge und fand, den Bescheid des k. k. Landesgerichtes Wien vom 19. März 1895, Z. 22.718, in der Erwägung wieder herzustellen, dass die ziffermässige Höhe der dem Dr. v. H. in seiner Eigenschaft als gemeinsamer Curator der Inhaber von Obligationen des von der Ungarischen Westbahn im Jahre 1874 emittirten Prioritätsanlehens von 3,276.400 fl. für seine in dieser Angelegenheit im ausserstreitigen Verfahren entwickelte Thätigkeit gebührenden Entlohnung nebst Ersatz der Baarauslagen feststeht; dass die Verpflichtung der Ungarischen Westbahn zur Bestreitung dieser Kosten im § 6, Abs. 2, des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, klar ausgesprochen und aus den bisherigen, diese Kostenfrage betreffenden Verhandlungen irgend eine der Ungarischen Westbahn gegen den diesfälligen Anspruch des Dr. v. H. zustehende rechtliche Einwendung nicht zu ersehen ist; in der Erwägung, dass es sich hiebei um die Gebühr eines von dem Gerichte im ausserstreitigen Verfahren bestellten Vertreters handelt und es der Stellung eines solchen — von besonderen hier nicht zutreffenden Umständen abgesehen — nicht entspricht, ihn mit seinem Anspruche auf Ersatz der baaren Auslagen, welche ihm bei Besorgung des ihm vom Gerichte übertragenen Geschäftes entstanden sind, und auf Entlohnung für seine Mühewaltung auf den ordentlichen Rechtsweg zu verweisen; dass die zufällige Eigenschaft dieses Vertreters als Advocaten die Anwendung des Hofdecretes vom 4. October 1833, Nr. 2633 J. G.-S., nicht zu rechtfertigen vermag, und ebenso wenig aus § 6, Abs. 2, des Gesetzes vom 24. April 1874, wo lediglich von der dem Curatelsgerichte obliegenden Pflicht zur Bestimmung der im ausserstreitigen Verfahren dem Curator entstandenen Kosten und nicht auch von der Art und Weise ihrer Einbringung die Rede ist, gefolgert werden kann, dass die Einbringung der gerichtlich bestimmten Gebühren von dem Verpflichteten nur im ordentlichen Rechtswege geschehen dürfe; in der Erwägung, dass somit der im officiösen Wege von dem k. k. Landes-

als Curatelsgerichte an die Ungarische Westbahn erlassene Auftrag zur Zahlung der rechtskräftig festgestellten obigen Kosten gerechtfertigt erscheint.

Statistische Mittheilungen über die Eisenbahnen in Italien.

Kgl. Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen. Aus den Berichten für das Betriebsjahr 1893 war ersichtlich, dass dessen Ergebnisse im Allgemeinen ebenso zufriedenstellende waren wie die des Jahres 1892. Die Betriebseinnahme (abzüglich der Abgaben) betrug zwar nur 1,666.441 L. mit einer Verminderung um 42.578 L. gegen das Vorjahr, herbeigeführt durch die ungünstigen Verhältnisse der Landwirthschaft, welch letztere auf der Insel den Lebensnerv für den Güter- und Personenverkehr der Eisenbahnen bildet; dagegen stiegen die sonstigen Einnahmen. Für das Betriebsjahr betrug die Roheinnahme aus dem Betriebe 1,634.781 L., also gegen das Vorjahr um 31.659 L. weniger. Dieser Unterschied setzt sich zusammen aus einem Minderertrage von 47.840 L. für Eilgut bei gleichzeitiger Erhöhung um 9532 L. für Frachtgut und um 6648 L. an verschiedener Einnahme. Die Einnahmen, welche dem Verkehre nicht direct entstammen und somit von der staatsseitigen Garantie nicht betroffen werden, betrugen 16.400 L., d. i. gegen das Vorjahr 10.289 L. weniger. Die Gesammteinnahme belief sich auf 1,665.181 L., gegen 1893 also um 41.949 L. weniger, während die Betriebsausgabe eine Höhe von 1,714.985 L. erreichte, sich also über 50.000 L. gegen das Vorjahr ermässigte. Einschliesslich der Staatsgarantie und Beihilfe belief sich die Gutschrift im Abschlusse auf insgesammt 6,913.901 Lire; der Reservefonds stieg durch den Zuwachs des Jahres 1894 von 81.692 L. auf 1,158.218 L., der Erneuerungsfonds auf 2,362.886 L. Ausser der satzungsmässigen Verzinsung von 5 pCt. wurde für das Jahr 1894 noch die Vertheilung einer Dividende von 1 pCt. für sämmtliche Actien und Zinsscheine beschlossen.

Turin-Pinerolo-Torre Pellice. Nachdem seit 1888 ständiger Einnahmerückgang zu beklagen war, trat im Jahre 1893 zum erstenmale wieder eine Zunahme in den Einnahmen ein, welche sich auf alle Beförderungszweige vertheilte; die Betriebseinnahme ergab 822.445 L., gegen das Vorjahr um 20.424 L. mehr.

Südbahn-Gesellschaft. Im Jahre 1893 war das Baucapital der Gesellschaft von 526.128.267 L. durch Neubauten von Linien u. s. w. auf 546.753.970 L. angewachsen. Die Gesellschaft vereinnahmte 62·5 pCt. der Roheinnahme aus dem Hauptnetz = 59,948.348 L., Staatszuschuss 7,491.496 L., insgesammt 67,563.587 Lire, während die Betriebsausgaben insgesammt 67,563.587 L. erforderten, so dass ein Betriebsüberschuss von 3,209.058 L. verblieb. Das ausschliessliche Gesellschaftscapital ab Juni 1895 bezifferte sich auf 15,961.347 L.; dasselbe erbrachte 794.275 L., bezw. nach Abzug der satzungsmässigen Rücklage zur ordentlichen Reserve und Tilgung, sowie der Geschäftsantheile für Verwaltungsrath und Abtheilungsleiter, ferner unter Hinzurechnung des vorjährigen, nicht zur Vertheilung gebrachten Uebertrages noch 691.322 L. Hievon wurden 672.000 L. = 1·60 L. für jede Actie vertheilt und 19.322 L. auf neue Rechnung vorgetragen.

Ergebnisse des Adria-Betriebes. Die Gutschriften betrugen: Kilometrische Beihilfe für den Bau von Linien 35,700.792 L., Entgelt für das Betriebsmaterial 6,660.000 L., mit dem obigen Betriebsüberschuss zusammen 45,569.850 L. An Ausgaben kommen davon in Abzug zur Verzinsung und Tilgung der Actien und Obligationen 38.020.880 L., Steuern 1,445.150 L., Verwaltungskosten 1,269.104 L., Coursverluste 2,165.841 L., insgesammt 42,927.983 L., so dass ein Reingewinn von 2,641.867 L. verblieb; hievon gingen (wie vor) 6 pCt. zur ordentlichen Reserve, so dass nach Abzug der Geschäftsantheile für Verwaltungsrath und Abtheilungsleiter unter Hinzurechnung des vorjährigen Uebertrages 2,691.032 L. zur Verfügung blieben. Jede Actie erhielt 6·40 L. Dividende, und 3032 L. wurden auf neue Rechnung vorgetragen. Der Abschluss für das Jahr 1894 zeigt eine Besserung gegen das Vorjahr; auf den für fremde Rechnung betriebenen Linien erhöhten sich die mit dem Staate zu theilenden Einnahmen um 896.821 L. (wobei der Antheil der Gesellschaft 623.732 L. betrug), während sich die Einnahme der für alleinige Rechnung der Gesellschaft bewirthschafteten Linien auf 362.071 L. bezifferte. Die Roheinnahme betrug daher 985.803 L., von denen die Ausgaben 493.340 L. in Anspruch nahmen, so dass ein Betriebsüberschuss von 492.463 L. verblieb, während sich die Reineinnahme auf 407.856 L. bezifferte und die Vertheilung von 6·40 L. Dividende auf jede Actie gestattete, zu denen noch 1·60 L. (wie im Vorjahre) aus dem eigenen Besitz der Gesellschaft hinzutraten, so dass auf jede Actie insgesammt 8 L. Dividende entfielen.

Da an Bankguthaben, Baarbeständen und Werthpapieren am 31. December 1894 28,160.379 L. verfügbar waren, so wurde für den Voranschlag des Jahres 1895 die Gutschrift auf 86,210.625 L., die Belastung auf rund 64,000.000 L. und der Ueberschuss auf 22,210.625 L. angenommen.

Für die im Jahre 1894 ausgeführten Bauten wurden 14,924.849 L. verausgabt, so dass sich das Anlagecapital Ende 1894 auf 561,679.819 L. bezifferte. Die Länge des Hauptnetzes verringerte sich in Folge des Ausscheidens der bislang nur vorläufig von der Berichtsverwaltung betriebenen Strecken von 4256 km auf 4211 km, während das Nebennetz in Folge Eröffnung der Strecke Parma—Spezia seinen Umfang von 1256 km auf 1276 km vergrösserte, so dass die Gesammtlänge 5487 km betrug. Die durchschnittliche Betriebslänge im Jahre 1894 belief sich auf 5502 km; mit Rücksicht auf dieselbe und unter Ausschluss der abgesondert liegenden Strecken betrug die kilometrische Einnahme für die Hauptlinien 22.801 L. und für das Nebennetz 5371 L. Es wurden befördert 14,993.135 Personen und dafür vereinnahmt 39,139.118 L. (gegen das Vorjahr mehr 129.005 Personen und 536.259 L.); ferner um 31.532 L. mehr an Gepäck und Eilgut und um 160.918 L. mehr für Grossvieh in Wagenladungen, dagegen um 38.754 L. weniger an beschleunigtem Frachtgut. Die gewöhnliche Frachtgutbeförderung wies gegen das Vorjahr eine Verminderung um 92.808 t und 511.192 L. auf, während bei ganzen Wagenladungen ein Mehr von 303.688 t mit 558.428 L. zu verzeichnen war, so dass der Gesammtertrag für 1894 das Vorjahr um 83.306 L. übertraf. Bezüglich der Betriebsergebnisse ist zu bemerken, dass die Haupt- und Nebenlinien einschliesslich der Nebeneinnahmen 103,341.546 L. erbrachten und an Kosten einschliesslich der Nebenausgaben 65,462.789 L. erforderten, so dass der Betriebsüberschuss sich auf 37,878.758 L. belaufen hätte. Die Betriebskosten beanspruchten diesmal nur 63·34 pCt. der Roheinnahme, gegen 63·44 pCt. im Vorjahre. In Bauvorbereitung befindet sich die wichtige Abzweigung von Florenz zum Marsfelde, deren Betriebseröffnung auf 1. Jänner 1896 festgesetzt ist.

Mittelmeernetz. Für das Betriebsjahr 1. Juli 1893 bis 30. Juni 1894 betrug die bauliche Länge 5295 km, wovon 4308 km auf das Hauptnetz entfielen. Die durchschnittliche Betriebslänge war 4203 km Hauptnetz und 1000 km Nebenlinien. Die Betriebseinnahme bezifferte sich auf 119,003.582 L., wovon die Hauptlinie 114,390.803 L. erbrachte und das Nebennetz 612.779 L.; die kilometrische Einnahme betrug sonach 27.216 L., bezw. 4613 L. An Neubaulinien wurden von Genua—Asti zusammen 38 km (Polcevera—Mele—Campoligune—Ovada) am 18. Juni 1894, dann Rom—Viteras mit 88 km und Zweigbahn Capranica—Ronciglione mit 8, zusammen 96 km, zum 30. April 1894 und Varese—Portoceresio 15 km zum 19. Juli 1894 betriebsfähig hergestellt, bezw. eröffnet, insgesammt 149 km. Es verblieben zur Fertigstellung die Strecken Paternopoli—Sant' Angelo—Conza 15 km, deren Eröffnung für den October 1897 in Aussicht genommen ist. Der Abschluss stellte sich wie folgt: 61·5 pCt. obiger Einnahmen auf dem Hauptnetz (nach Abzug des Staatsantheils von 27·5 pCt., von 10 pCt. für Benützung des Fahrparks, sowie des Betrages für Hilfsfonds) ergaben für die Gesellschaft 71,774.162 L. Auf dem Nebennetz ergab die Hälfte des obenbezeichneten Einnahmebetrages 2,405.966 L., dazu die kilometrische Beihilfe von je 3000 L., zusammen 6,084.863 L. Hiezu kamen noch einige kleinere Einnahmen, wodurch die gesammte Einnahme aus dem Betrieb sich auf 80,069.594 L. bezifferte; hievon gingen ab die Betriebskosten mit 79,526.174 L., so dass ein Ueberschuss von 543.420 L. verblieb. Die Jahresabrechnung weist ausser dem ebengenannten Ueberschuss von 543.420 L. noch aus: die staatsseitige vertragsgemässe Vergütung für das benützte rollende Material mit 7,820.000 L., ferner Betriebsüberschuss der Linien Modane—Grenze, Rom—Albano—Nettuno, Rom—Viterbo und Zweiglinie Capranica—Ronciglione, zusammen 33.768 L., dann einen Betrag von 2,587.000 L. aus dem Baufond für den Betrieb des Actienwesens abgezweigt, besonders den für den Bedarf der Bauten verausgabten und schliesslich eine Gutschrift von verschiedenen Beträgen aus Betrieb und Bau mit zusammen 1,235.076 L., insgesammt Gutschrift 12,220.363 L. Dem gegenüber steht die Belastung mit 1,209.722 L. Kosten der Hauptverwaltung, ferner zur Tilgung von Kosten der ersten Anlage 105.680 L. und an Steuern, bezw. Abgaben 1,373.627 L., insgesammt 2,689.029 L. Es bleiben sonach noch 9,531.334 L., wozu der Uebertrag aus dem Vorjahre kommt, der den zur Verfügung stehenden Betrag auf 9,577.856 L. erhöht. Es wurden laut Beschlusses der ordentlichen Reserve zugeführt 476.567 L., den

360.000 Actien je 5 pCt. mit je 25 L. = 9,000.000 L. genehmigt, von dem Rest des Ueberschusses 10 pCt. = 5477 L. der ausserordentlichen Reserve zugeführt, von dem verbleibenden Reste ein Zehntel als Antheil des Verwaltungsrathes ausgeworfen = 4929 L. und auf die nächstjährige Rechnung vorgetragen 90.883 L.

Nord-Mailand. Für das Betriebsjahr 1893 betrug die Einnahme 1,509.709 L., die Ausgabe 884.887 L. und der Betriebsüberschuss 622.326 L. (wozu noch der Uebertrag aus dem Vorjahre mit 2486 L. trat). Es liess sich somit gegen das Vorjahr eine bedeutende Zunahme verzeichnen, obwohl auch die Ausgabe sich um 93.415 L. höher beziffert; letzteres ist zum Theil dem Umtausch der früheren 6percentigen Obligationen gegen solche zu 4·5 pCt. beizumessen. Für 1894 erhöhte sich gegen das Vorjahr die Roheinnahme um 12.062 L., und der verfügbare Ueberschuss nach Abzug der Betriebsausgabe, der satzungsmässigen Verzinsung und Tilgung blieb 646.866 L. Nach Rücklage zum Reservefonds, des Antheiles für den Verwaltungsrath und unter Berücksichtigung einer weiteren Actientilgung, sowie Abzweigung von 15.000 L. zur Verfügung der Oberleitung (für etwaige Einrichtungen zu Gunsten des Personals) erhielt jede der 11.965 Stück bevorzugter, wie der 16.000 Stück gewöhnlicher Actien eine Dividende von 20 L. Der Rest mit 8244 L. wurde auf neue Rechnung vorgetragen.

Sassuolo — Modena — Mirandola. Die Betriebseinnahme betrug 410.764 L. (davon 1720 L. Betriebsüberschuss in Höhe von 27.009 L., aus welchem die 8000 Actien je 3·25 L. Dividende erhielten und 1009 L. der aussergewöhnlichen Reserve überwiesen wurden.

Sicilien. In dem Betriebsjahre 1893/94 war der Verkehr durchgängig in der Zunahme begriffen, trotz Choleraepidemie und Belagerungszustand, jedoch machte sich auf dem Hauptnetz gegen das Vorjahr ein Rückgang in der Einnahme um 250.147 L. bemerklich. Die gesammte Betriebseinnahme belief sich auf 12,526.430 L., die Betriebsausgabe einschliesslich der Verwaltungskosten auf 8,787.497 L. (d. h. gegen das Vorjahr um 586.262 L. mehr); letztere Erhöhung wurde hauptsächlich durch die Eröffnung neuer Linien verursacht, während der kilometrische Durchschnitt eine Verminderung aufwies. Zu bemerken bleibt dabei, dass die Kosten für den Betrieb über die Meerenge von Messina mit 57.804 L. überall nicht mitgerechnet worden sind; die Einnahmen daraus beliefen sich für alle Betriebszweige auf 30.197 L. Hiezu traten die an den Staat zu entrichtenden Antheile mit 1,382.002 L., ferner an Rücklagen 1,376.424 L. und verschiedene kleinere Ausgaben, so dass die Gesammtausgabe sich auf 11,561.471 L. und der Betriebsüberschuss auf 964.959 L. belief und sich gegen das Vorjahr beträchtlich verminderte. Nach Verzinsung des angelegten Capitals und Rücklage zur aussergewöhnlichen Reserve blieben in Folge des beträchtlichen Uebertrages aus dem Vorjahre diesmal 328.949 L. zur Vertheilung verfügbar; hievon erhielt jede Actie eine Dividende von 32·50 L. (insgesammt 300.000 L.), während 28.949 L. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Unter den Ausgaben befand sich auch ein Posten von 5000 L. zur Unterstützung für die durch Erdbeben betroffenen Eisenbahnbeamten des Bezirkes Messina. An Einzelnheiten des Jahresberichtes ist noch kurz zu erwähnen, dass am 30. Juni 1894 bei 1036 km Betriebslänge (ohne die 15 km der Meerenge) 3963 Beamte und Hilfsarbeiter vorhanden waren; im Vorjahre waren es 1003 km mit 3844 Personen. Bei einer mittleren Betriebslänge von 1020 (909) km beliefen sich die dafür aufgewendeten Kosten auf 4.473.236 (428.023) L., so dass mit Ausschluss der Werkstätten auf jedes Kilometer 4385 (4519) Lire entfielen. Die Schlussabrechnung weist folgende Posten auf: 20,000.000 L. Gesellschaftcapital, 63,577.900 L. Obligationen, 1,564.874 L. Reservefonds, 6,121.712 L. verschiedene Gutschrift und 161.873 L. Betriebsgewinn, insgesammt 119,240.771 L. Gutschrift. Die gesammte Belastung betrug 117,750.677 L., so dass am 30. Juni 1894 sich in den Cassen und bei den Banken ein Bestand von 1,490.094 L. befand. Der Jahresabschluss wies, wie angegeben, einen Ueberschuss von 964.959 L. nach; davon wurden verwendet zur ordentlichen Reserve 48.248 L., zur Verzinsung des angelegten Capitals 750.000 L., zu sonstigen Rücklagen 34.676 L., so dass 132.035 L. und mit dem Vortrage aus dem Vorjahre (196.914 L.), zusammen 328.949 L. zur Verfügung blieben, welche, wie oben erwähnt, zu Dividende und Vortrag auf das nächste Betriebsjahr verwendet wurden.

Canaveser Centralbahn und Trams. Nach dem Jahresberichte schloss die allgemeine Bilanz am 31. December 1894 in Gutschrift und Belastung mit 3,980.762 L. ab; zu dem verfügbaren Ueberschuss von 203 980 L. kam noch der Vortrag aus dem Vorjahre mit 1341 L., so dass 205.521 L. zu vertheilen blieben. Aus diesem Betrage gelangten 10 L. Zinsen für jede Actie des Anlagecapitals (5 pCt.) zur Vertheilung und ausserdem eine Dividende von noch je 5 L. Von dem nicht zur Vertheilung gelangenden Reste mit 5572 L. wurden 5000 L. abgezweigt, um als Grundstock einer neu zu bildenden Hilfscasse für das Personal zu dienen; diese Casse sollte mit 1. Juli 1895 ins Leben treten Es wurden befördert 54.222 t Gut (6253 t mehr als im Vorjahre) und 244.201 Personen, darunter 144.107 zu ermässigtem Fahrpreise mit etwa den gleichen Einnahmen wie im Vorjahre. Die Roheinnahme betrug auf der Eisenbahn 439.572 L., auf den beiden Trams 153.395 L., während die Betriebsausgaben 405.084 L. (einschliesslich 32.187 L. an das Mittelmeernetz für Benützung seiner Linien und Bahnhöfe zu zahlenden Pacht und von 72.340 L. an Steuern und allgemeinen Unkosten) erforderten. Die Roheinnahme betrug auf das Kilometer Bahnlänge für die Eisenbahn 10.545 L., für den Tram nach Velpiano 4914 L. und den nach Cuorgnè 6720 L.

Turin—Ciriè—Lanzo Für das Betriebsjahr 1894 war eine Reineinnahme von 560.000 L. veranschlagt; dieselbe stellte sich indes auf 565.881 L. und gestattete, die privilegirten Actien zweiter Ausgabe mit 6 pCt. und die der ersten Ausgabe mit 2·50 L. zu verzinsen, ähnlich wie im Vorjahre.

Sardinische Secundärbahnen. Für das Betriebsjahr 1894 brachte der Abschluss einen verfügbaren Ueberschuss von 1,135.655 L., von welchem indessen für Einlösung von Zinsscheinen 19.908 L. in Abzug gebracht wurden. Von dem Rest kamen: zur Reserve 55.614 L., zur 5percentigen Verzinsung der Actien der ersten Anlage 665.000 L., als Dividende auf sämmtliche Actien mit je 6 L. zusammen 356.928 L., zu den satzungsmässigen Rücklagen 31.393 L. und als Vortrag auf neue Jahresrechnung 6810 L. Aus den Einzelnheiten des Jahresberichtes ist zu erwähnen, dass die Gesellschaft in 1894 an Staatsbeihilfe 5,719.569 L. erhalten hat (1,031.980 L. mehr als im Vorjahre); für das laufende Jahr 1895 wird sie für ihre gesammten 592·35 km Bahnlänge die volle Beihilfe von 9950 L. auf das Kilometer mit 5,893.851 L. erhalten. Der Betriebsausfall auf das Kilometer betrug je 1397·33 L. (gegen 1183·09 L. in 1893). An dem 214·24 L. für das Kilometer betragenden Mindererträge war die Verringerung der Betriebseinnahmen mit je 102·16 L. und die Erhöhung der Ausgaben mit je 112·08 L. betheiligt. Von den ausser dem Actiencapital für die Anlage genehmigten 164.000 Obligationen sind 138.791 Stück mit Schluss des Berichtsjahres begeben gewesen.

Seil-, Tram-, elektrische und Kleinbahnen.

Florentiner Trambahnen. Die Belgische Gesellschaft beziffert ihre Betriebseinnahmen für 1893 auf 723.972 Frcs. und die Betriebskosten auf 524.468 Frcs. Der verfügbare Ueberschuss im Gewinn- und Verlustconto betrug 49.433 Frcs., wovon 45.000 Frcs. dem Anlagecapital von 15.000 Actien eine Dividende von je 3 Frcs. brachten, 2447 Frcs. zur Reserve flossen und 1996 Frcs. auf neue Rechnung übertragen wurden.

Massa. Diese Tramlinie ist eine der wenigen in Italien, welche schmalspurig (1 m Spurweite) angelegt sind und sich ganz gut zu bewähren scheinen. Von der Stadt Massa ausgehend, läuft sie nach der Küste von S. Giuseppe, wo sie unmittelbar an eine Ueberladebrücke für Segelschiffe stosst und Anschluss an die grossartigen Speicher der Italienischen Gesellschaft für Baumwollenverarbeitung hat. Demnächst durchzieht sie das Frigidothal, berührt die Ortschaften Santa Lucia, Camivara, Diastrone und läuft bis zur Fornobrücke. Den Hauptgegenstand der Beförderung bilden Güter, und zwar in erster Reihe das Verbringen von Marmorblöcken aus den Brüchen nach den Sägemühlen, den Ladestellen der Küste und den Bahnhöfen, dann des Bedarfes der Sägemühlen, sowie der Rohstoffe, Halbfabrikate und Gespinnste nach und von den Baumwollmagazinen, zu welchem Zwecke zahlreiche Anschlussgeleise dienen, so auch bei Massa selber. Gleichwohl ist der Personenbeförderung durch tägliche Züge ebenfalls Aufmerksamkeit geschenkt; ferner sind — von bereits laufenden gelegentlichen Festzügen abgesehen — noch einige Verlängerungen und Zweiglinien in die malerischen Gebirgsgegenden beabsichtigt, bezw. im Bau, welche sich in der Reisezeit voraussichtlich reichlich bezahlt machen werden.

Varese. Zur Einleitung der vorbereitenden Schritte für die schon lange gewünschte Tramverbindung Varese-Marchirolo, welche wahrscheinlich als Schmalspurbahn durchgeführt werden wird, ist ein Ausschuss aus den betheiligten Ortschaften erwählt. Die Linie soll, das Thal von Marchirolo mit Varese verbindend, auf der Valgamastrasse entlang laufen; der Ausschuss hat die vorgelegten Entwürfe durchberathen, indes liegt eine weitere

Bestimmung bisher nicht vor. Für die elektrische Bahn Varese-Prima Capella war die landespolizeiliche erste Begehung schon Ende September 1894 erfolgt. In der Hauptsache (4 km von 5·9) soll die Linie auf der Landstrasse laufen, und sind nur einige Verbreiterungen derselben an einzelnen Stellen erforderlich. Die gesetzlich vorgeschriebene Bildung der besonderen Gesellschaft hat am 16. December 1894 unter vorgenannter Bezeichnung formgemäss stattgefunden. Der Gesellschaftssitz ist in Varese; das Gesellschaftscapital besteht zunächst aus 3200 Actien zu je 100 L., wovon 96.000 L. sofort eingelegt wurden. Die am 16. December 1894 abgehaltene Versammlung hat gleichzeitig festgesetzt, dass von dem späteren Reingewinn jedes Betriebsjahres 70 Percent an die Actieninhaber, 20 Percent zur Reserve (und zwar bis dieser Fonds die Höhe von ein Viertel des Actiencapitals erreicht hat) und 10 Percent zur Verfügung des Verwaltungsrathes vertheilt werden sollen. Seither hat der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten den Entwurf genehmigt; die Arbeiten sind bereits begonnen und werden eifrig gefördert. Bezüglich des Baues des elektrischen Trams Varese - Sa. Maria Montana ist mit dem Hause Thomson-Houston ein Vertrag abgeschlossen worden. Die Bahn soll eingeleisig und schmalspurig mit elektrischer Zugförderung hergestellt werden und den Bahnhof Varese über S. Ambrogio mit Sa. Maria Montana verbinden. Als rollendes Material sind 4 Motorwagen mit je zwei Motoren von 25 Pferdekräften und je 50 Personen Tragfähigkeit, sowie 4 einfachen Anhängewagen in Aussicht genommen.

Como — Brunate. Auf dieser am 10. October 1894 dem allgemeinen Verkehr übergebenen Seilbahn hat der Betrieb, welcher wegen aussergewöhnlicher Ungunst der Witterung vom 5. Jänner bis 6. April d. J. ausgesetzt werden musste, allseitig befriedigt. Der Betrieb wird durch eine Zwillingsdampfmaschine mit Cylindern von 2·20 m Durchmesser und 4·50 m Kolbenhub, deren Schwungrad 127 Umdrehungen in der Minute macht und 50 Pferdekräfte überträgt, besorgt. Durch Zahnräder wird die senkrechte Bewegung in waagerechte übersetzt und mittelst einer gezahnten Krone das Stahldrahtseil bewegt, welches, über eine Anzahl Rollen von Erzguss, bezw. hartem Holz laufend, an beiden Enden die Wagen hält, von denen der eine aufwärts, der andere abwärts rollt. Der Maschinist ist durch die Steuerungshebel der festen Maschine in Stand gesetzt, die Schnelligkeit der Wagen auf das genaueste zu regeln, wobei er durch einen Geschwindigkeitsmesser mit Alarmglocke und zwei Zifferblättern mit Zeigern, welche in jedem den jeweiligen Standpunkt der Wagen anzeigen, unterstützt wird. Bei dem Einlauf der Wagen in die beiden Haltepunkte wird durch besondere selbstthätige Vorrichtung das Rollen derselben gleichmässig verlangsamt, bezw. jeder derselben zum Stillstande gebracht und hiedurch ein unnöthiges Spannen oder Erschlaffen des Seiles, sowie ein ungleichmässiges Anziehen desselben vermieden. Ausserdem sind Vorrichtungen vorhanden, mittelst deren in jedem Augenblick die Wagen sofort angehalten werden können.

Turin. Sowohl die Belgische Trambahn-Gesellschaft ändert den Betrieb ihrer Linie in einen elektrischen um, als auch die Turiner Gesellschaft; letztere hatte diese Abänderung zunächst nur für einen Theil des Betriebes in Aussicht genommen. Seither sind Versuche mit unterirdischer Stromleitung nach dem System des Ingenieurs Alfr. Diatto sowohl, als auch mit oberirdischer Stromleitung nach Vorschlag des Ingenieurs Gruslin, des Leiters der Turiner Tram-Gesellschaft gemacht, worden. Es ist Aussicht vorhanden, dass noch im Laufe des gegenwärtigen Jahres (die Zustimmung der Stadtvertretung vorausgesetzt) die elektrische Betriebsweise mit oberirdischer Stromleitung durchgängig bei den Tramlinien in Turin zur Einführung gelangt. Die Umänderungskosten sind auf rund 1,200.000 L. veranschlagt und die Arbeiten bereits begonnen. Der Vertrag zwischen Stadt und Gesellschaft lautet auf 30 Jahre. Inzwischen hat die Turiner Gesellschaft ihre Concession auf die Elektricitäts-Actiengesellschaft zu Nürnberg übertragen, welche die Umwandlung des Betriebes bewirkt. Die Dauer der gegenwärtigen Concession läuft noch 24 Jahre. Der Concessionsvertrag stellt sich als einfacher Ankauf der Actien dar, indem die Nürnberger Gesellschaft alle zum Verkauf gelangenden Actien übernehmen will, und zwar die Serie 1 zu je 380 L., die Serie 2 zu je 360 L. Der Schaffhausner Bankverein besorgt die Abwicklung dieser Geldangelegenheit für die Nürnberger Gesellschaft. Verwaltungsräthe, wie Beamte der bisherigen Turiner Gesellschaft werden zuvörderst übernommen.

Trambahn Carpignano-Sesia—Ghislarengo. Die Gesellschaft der Ticino-Bahnen bewirbt sich um die Concession zum Bau dieser wichtigen Verbindungsstrecke. Diese würde zunächst eine äusserst bedeutsame Verlängerung der Linie Vercelli—Aranco—Borgosesia der Bielleser (jetzt Vercelleser) Gesellschaft bis zur Novara-Varallo beim Bahnhof Fara Novarese darstellen, und zwar mittelst der bereits bestehenden Strecke Fara—Carpignano der Linie Vercelli—Carpignano—Fara der Ticino-Bahngesellschaft selber. Ausserdem würde die neue Trambahn Catinara an der Linie Biella—Oleggio—Busto-Ansizio berühren,

Elektrische Trambahn Benevent—Cancello. Der Obere Ausschuss der Eisenbahnen hat im October 1894 den Entwurf dieser durch das Cantinathal laufenden Tramlinien auf Vorschlag des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten genehmigt.

Seilbahn Loretto Bahnhof zur Stadt. Die Architekten G. Pisam und Ad. Conza, denen seinerzeit die Concession zum Baue vorgenannter Bahn für eigene Rechnung und Gefahr auf die Dauer von 30 Jahren ertheilt wurde, sind ihrer Verpflichtung nachgekommen und haben die Bahn am 15. April d. J. für den Betrieb eröffnet. Die Länge beträgt 1·02 km. Der Betrieb der Wagen erfolgt in der Hauptsache durch Wassergewicht, ähnlich wie bei der Seilbahn zu Orvieto. Jeder Wagen fasst 40 Personen und durchläuft die Strecke in fünf Minuten. Im Bedarfsfalle können in 30 Minuten 1000 Personen auf- oder abwärts befördert werden. Sicherungen und Bremsen sind gut; im Falle eines Seilbruches können die Wagen unverzüglich halten.

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kleinbahnen im Gebiete der Landeshauptstadt Graz und deren Umgebung. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 22. October die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, hinsichtlich des von dem Stadtbaumeister Andrea Franz in Graz vorgelegten Vorprojectes für die mit elektrischer Kraft zu betreibenden und mit einer Spurweite von 1 m auszuführenden Kleinbahnen im Gebiete der Landeshauptstadt Graz und deren Umgebung, u. zw.:

A. Vom Stadtparke in Graz über die Radetzkybrücke zum Südbahnhofe und von hier zurück über die Albrechtsbrücke zum Anschlusse an die vorgenannte Strecke am Joanneumsring;
dann die Flügelbahnen:
B. Stadtpark—Hilmteich;
C. Elisabethstrasse—Kutscherwirthgasse;
D. St. Leonhard-Kirchenplatz—Hilmteich;
E. Joanneumring—Schmidtgasse—Schlossbergbahn, und
F. Südbahnhof—Asperngasse,

im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten.

[H.-M.-Z. 54.108.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Czernowitz: Erweiterung der Station Halicz: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Halicz für den 12. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut.

[G.-I.-Z. 20.575.]

— (Linie Wien—Salzburg: Erweiterung von Geleiseanlagen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlagen auf dem Donauumschlagplatze in Linz für den 11. November anberaumt.

[G.-I.-Z. 21.070.]

— (Linie Amstetten—Pontafel: Herstellung eines Wasserreservoirs: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Wasserreservoirs in der Station Launsdorf für den 12. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der der k. k. Landesregierung zur Dienstleistung zugewiesene k. k. Ministerial-Vicesecretär Franz Mayerhofer v. Grünbühel betraut.

[G.-I.-Z. 20.762.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Entwässerung des Desinfectionsplatzes in Lužna-Lischan.) In der Station Lužna-Lischan wird behufs Entwässerung des Desinfectionsplatzes eine Thonrohrleitung hergestellt. [17. October, Z. 60.341.]

— (Linie Falkenau—Klingenthal. Herstellung einer Verladerampe.) Für Zwecke der Ersten Böhmischen Glasindustrie-Actiengesellschaft in Bleistadt wurde in km 0·2/3 der Schleppbahnstation Bleistadt-Glasfabrik eine gedeckte Verladerampe hergestellt. [15. October, Z. 60 092.]

Eisenbahn Czernowitz - Nowosielitza. (Frachtenmagazin in der Station Nowosielitza: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines hölzernen Frachtenmagazines in der Station Nowosielitza der Eisenbahnlinie Czernowitz—Nowosielitza auf den 12. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Julius Patak betraut. [H.-M.-Z. 64.719.]

Schleppbahn der fürstlich Schwarzenberg'schen Bergwerks-Direction in Schwarzbach. (Politische Begehung der Variante km 0·3/4—0·9/10.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Krumau hat die politische Begehung für die Variante km 0·3/4—0·9/10 der schmalspurigen Schleppbahn Hauptwerk—Mugrauerwerk und die technische Revision der fertiggestellten Theilstrecken dieser Schleppbahn auf den 8. November anberaumt. [H.-M.-Z. 63.559.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Haidermoos.) Am 1. November ist die in km 8·3 der Linie Lambach—Gmunden Seebahnhof zwischen den Stationen Stadl-Paura und Roitham gelegene Haltestelle „Haidermoos" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Von diesem Tage an werden sämmtliche Personenzüge der genannten Strecke in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmen. Die Fahrkartenausgabe erfolgt in dem der neuen Haltestelle zunächst gelegenen Hause Nr. 5 durch den Besitzer desselben, Franz Schmalwieser.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Eröffnung der Personen-Haltestelle Fröllersdorf.) Am 4. November ist die in der Strecke Neusiedl-Dürnholz—Grussbach-Schönau gelegene Haltestelle Fröllersdorf mit dem gemischten Zuge Nr. 703, Abfahrt von Neusiedl-Dürnholz um 5 Uhr 8 Min. Früh, für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. In dieser Haltestelle werden die in der Strecke Neusiedl-Dürnholz—Grussbach-Schönau verkehrenden gemischten Züge Nr. 703, 708, 709 und 730 täglich je 1 Minute anhalten, und sind die Abfahrtszeiten dieser Züge von der Haltestelle Fröllersdorf aus dem ab 1. October giltigen Fahrplanplacate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zu entnehmen. In der Haltestelle Fröllersdorf werden durch den Bahnwächter Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Wagenclasse nach den Stationen und Haltestellen der nächsten sechs Zonen, bezw. bis einschliesslich Zellerndorf, Grussbach-Schönau, Poppitz, Rohatetz und Drösing ausgegeben. Rücksichtlich der Beförderung der Personen und des Reisegepäcks gelten für die Haltestelle Fröllersdorf die Bestimmungen des Tarifes für den Transport von Personen und Reisegepäck auf dem Hauptbahnnetze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sammt Nachträgen. Bezüglich der Annahme und Ausfolgung des Reisegepäcks in der Haltestelle Fröllersdorf haben die Bestimmungen der Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über den Gepäckstransport in Haltestellen Geltung, in welchen eigene Gepäcks-Expeditionsstellen nicht eingerichtet sind.

— (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 25. Mai bis 25. Juni wurden fünf für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmte Eilzugs-Locomotiven mit Schlepptender der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Sämmtliche fünf Locomotiven sind nach den mit Handelsministerialerlass vom 12. December 1894, Z. 66.783, genehmigten Typenplänen gebaut, gehören der Kategorie IIc an und tragen die Inventarnummern 225, 226, 227, 228 und 229, sowie die Fabrikationsnummern 3800, 3801, 3802, 3803 und 3804. Die gleichartig gebauten Maschinen haben fünf Achsen, die dritte ist die Triebachse; Laufachsen sind drei vorhanden, von denen zwei vorne im eigenen Truckgestell liegen, während die dritte Laufachse rückwärts unter der Feuerbüchse angeordnet erscheint. Dieselben besitzen ferner zwei aussenliegende horizontale Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Heussinger-Waldegg, ist aussenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Reversirschraube. Das Kesselgewicht übertragen 10 Blattfedern auf die Achsen; zwischen der dritten und vierten Achse ist auf jeder Seite ein Balancier vorhanden. Der Kessel hat vollständige Armatur und zwei Sicherheitsventile, System Poop. Die Maschinen sind ferner noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann-Ristarting, Gresham-Sandstreuapparat, Funkensieb, Vacuumbremse, auf die dritte und vierte Achse, Tender und Wagenzug wirkend, Dampfheizungseinrichtung, Haushälter'schem Geschwindigkeitsmesser. Die Spurweite ist normal; das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven in ausgerüstetem Zustande beträgt 59·7 Tonnen. Die Probefahrten mit diesen Locomotiven wurden auf der 26·2 km langen Strecke Floridsdorf—Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unternommen, und wurden bei denselben maximale Geschwindigkeiten von 110, bezw. 128 km, und Durchschnittsgeschwindigkeiten von 76, bezw. 87 km per Stunde erreicht. Da sämmtliche vorbeschriebene Maschinen selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang zeigten, obwaltete im Hinblicke auf das nach jeder Richtung hin anstandslose Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen kein Anstand, diese fünf Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu übergeben. [Z. 56.459.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Typengenehmigung für Schlaf- und Speisewagen.) Die von der Centralverwaltung der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegten Typenpläne für die der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft gehörenden und auf den gesellschaftlichen Linien verkehrenden Schlafwagen Nr. 6, 7, 8 und 9, sowie für die Speisewagen Nr. 175, 176 und 209 wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums genehmigt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Typengenehmigung für Schlaf- und Restaurationswagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Typenpläne für die der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft gehörenden und auf den Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft verkehrenden Schlafwagen Nr, 302, 310 und 311, sowie für die derselben Gesellschaft gehörenden Speisewagen Nr. 316, 317, 318, 336, 337 und 338 genehmigt.

Südbahn - Gesellschaft. (Typengenehmigung für Schlafwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegten Typenpläne für die der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft gehörenden und für die Linien der Südbahn-Gesellschaft bestimmten Schlafwagen Nr. 119 und 120 mit dem Bemerken genehmigt, dass der Zutritt zu dem von der offenen Platform zugänglichen Aborte vom Seitengange aus herzustellen ist. [Z. 53.639.]

Westböhmischer Bergbau-Actienverein. (Locomotivprüfung.) Am 29. August fand im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung der auf den Geleiseanlagen des Austria-Schachtes nächst Staab bei Pilsen in Böhmen für den Verschiebdienst dienenden Tenderlocomotive statt. Die Locomotive, deren Kessel laut Certificat geprüft ist, hat die Fabriksnummer 3281 und wurde im Jahre 1895 in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz hergestellt. Dieselbe hat zwei Achsen, welche mit einander gekuppelt sind, ferner aussenliegende Cylinder, innenliegenden Wasserkasten, welcher den Rahmen der Locomotive bildet. Die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mit Hebel. Das Kesselgewicht wird durch vier Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit vollständiger Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive ausserdem noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren, Sandstreuapparat, Funkensieb, Wurfbremse, cylindrischem Rauchfang etc. Die Spurweite ist normal. Das Gesammtgewicht der Maschine beträgt 16·6 t, die concessionirte Dampfspannung 12 Atmosphären. Bei der mit dieser Locomotive vorgenommenen Probefahrt auf der 2·8 km langen Strecke vom Austria-Schacht zum Baga-Schacht wurde eine maximale Geschwindigkeit von 35 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 29 km per Stunde erreicht, und verrichtete die Locomotive selbst bei erreichter grösster Geschwindigkeit alle Functionen sicher und ruhig, so dass dieselbe als geeignet bezeichnet wurde, für den Verschiebdienst auf den Geleisen des Westböhmischen Bergbau-Actienvereines verwendet zu werden. [Z. 54.596.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 20. October der Direction der Kassa (Kaschau)-Tornaer Eisenbahn-Actiengesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für:

a) eine von der Endstation Meczenséf (Metzenseifen) der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Szepsi—Meczenséf der Linie Kassa-Torna abzweigende und diese in der Endstation Szomolnokhuta mit der im Betriebe der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Localbahn Margitfalu — Szomolnokhuta (Göllnitzthal-Bahn [Flügelbahn der Hauptlinie Kassa—Margitfalu—Csácza]) verbindende;

b) eine von Szomolnokhuta aus die Linie a) über Svedler und die Gemarkung der Gemeinde Merény in der Station Markusfalva (nächst Igló) ebenfalls mit obgenannter Hauptlinie verbindende;

c) eine von der zukünftigen Station Merény der Linie b) abzweigende, über Nagy-Hnyilecz und die Gemarkung der Gemeinde Istvánfalu bis Sztraczena (Comitat Szepes [Zips]) führende

normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás. (Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 26. October fand unter Führung des Ministerialsecretärs des kgl. ungarischen Handelsministeriums Arpád Pap und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der den Betrieb führenden Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der concessionirten Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás (vergl. Concession Vrdgs.-Bl. Nr. 98) mit den Stationen Rávágy, Helvetia, Kerékegyháza, Agasegyháza und Izsák, den Haltestellen Ballószeg, Köncsög und Uzovics, sowie der Ausweiche Fülöpszállás statt. Sämmtliche Stationen, sowie die Halte-Ladestellen Ballószeg und Köncsög sind für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Uzovics ist für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungs-Frachtenverkehr (ohne Verrechnung), die Ausweichestelle Fülöpszállás blos für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet. Nachdem die Bauausführung und Einrichtung der neuen Linie von der Commission als durchaus befriedigend befunden wurde, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes, welcher am 27. October aufgenommen wurde. Der Bau dieser von der Station Kecskemét der donaulinksuferseitigen Hauptbahn Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus diese über die schweizerische Weinbaucolonie „Helvetia“ in der Station Fülöpszállás mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad verbindenden 40 km langen normalspurigen Localbahn wurde von der Bauunternehmungsfirma Julius Auspitz ausgeführt. Die Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás wird von Kecskemét aus gegen Osten durch die projectirte Linie Kecskemét—Tisza-Ugh (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1894, Vorconcession Post 5, und Nr. 113 ex 1895) Anschluss an die Theiss und gegen Nordwesten durch die von deren Station Izsák aus projectirte Localbahn Izsák—Lajos-Mizse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1892, Vorconcession Post 3) an die Localbahn Budapest—Lajos-Mizse, bezw. durch deren Vermittlung an den Hauptknotenpunkt Budapest erhalten.

Budapester Strassenbahn - Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen (vorläufig noch) mit Pferdebetrieb. (Reihenfolge der Umgestaltung der gesellschaftlichen Linien auf elektrischen Betrieb.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb hat im Einvernehmen mit der Budapester Municipalverwaltung den Beschluss gefasst, im Bereiche der donaulinksuferseitigen Bezirke IV—X (Pest) die gesammten Boulevardlinien und die von diesen ausgehende Linie Westbahnhof der kgl. Ungar. Staatsbahnen (früher Bahnhof der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft), ferner die von dort über die Margarethenbrücke sich im Bereiche der donaurechtsuferseitigen Stadtbezirke II (Buda [Ofen]) und III (Ó-Buda [Altofen]) verzweigenden Linien Margarethenbrücke—Ó-Buda und Ó-Buda—Zugliget (Auwinkel) bis zum Beginne der Millenniums-Ausstellung, die übrigen Linien aber nach Beendigung der Ausstellung im Laufe des Jahres 1897 auf elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127) einzurichten. Inzwischen zu erbauende neue Betriebsstrecken werden sofort den Anforderungen des elektrischen Betriebes entsprechend hergestellt werden.

— (Type der für den elektrischen Betrieb bestimmten Wagen.) Die nach Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen in Betrieb zu setzenden Wagen sind nach amerikanischer Type gebaut und enthalten 27 Sitzplätze im Innern und je 5 Stehplätze auf den beiden Platformen. Jeder Motorwagen erhält eine entsprechend starke Maschine, um einen geräumigen Beiwagen mitführen zu können, in Folge dessen, mit Ausschluss einer Ueberfüllung, 74 Personen mit jedem Zuge befördert werden können. Die Lieferung der Wagen wurde den Firmen Ganz & Comp., Eisenguss- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft und Budapest und Leobersdorf (bei Wien), Schlick, Maschinen- und Waggonfabrik in Budapest, und der Weitzer'schen Maschinen- und Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Arad und Graz übertragen.

— (Ausserordentliche Generalversammlung.) In Budapest fand am 19. October unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Alexander Országh und in Anwesenheit von 48 Actionären mit 778 Stimmen eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Strassenbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb statt, in welcher die Frage der bevorstehenden Einführung des elektrischen Betriebes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58, 72 und 127) behandelt, sowie auch die hiemit verbundene Erhöhung des gesellschaftlichen Capitals im Sinne der Anträge der Direction erledigt wurde. Dem Berichte des Generaldirectors Heinrich Jellinek zufolge enthält die Concessionsurkunde zwei Verfügungen von einschneidender Bedeutung. Die eine ist die Bestimmung des Baucapitals und die Disposition bezüglich Bedeckung desselben, die zweite ist das Aufsichtsrecht der Regierung. Bezüglich des letzteren ist zu bemerken, dass die Gesellschaft bisher sich ausschliesslich nach den Bestimmungen des Handelsgesetzes, der eigenen Statuten und der Verträge mit der Hauptstadt einzurichten hatte, im Uebrigen aber vollkommene Unabhängigkeit bewahrte; durch die neue Concession werden jene Bestimmungen organisch Anwendung finden, welche im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 für öffentliche Eisenbahnnetze im Allgemeinen gelten. Das Baucapital wurde mit 10,660.000 fl. fixirt. Hievon entfallen 500.000 fl. auf einen Baufond zur Deckung jener Bauauslagen, welche aus der Aenderung vorläufig provisorisch hergestellter Anlagen eventuell erwachsen werden, bilden sonach streng genommen eine Baureserve. Für die Umgestaltungsarbeiten selbst steht der Betrag von 10,160.000 fl. zur Verfügung. Die finanzielle Deckung betreffend, sind für den Baubedarf von dem zu Beginn dieses Jahres contrahirten Prioritätenanlehen 2,287.000 fl. zu verwenden; bezüglich des restlichen Betrages von 8,373.000 fl. hat die Gesellschaft das Recht erhalten, Actien zu emittiren, in Folge dessen in nächster Zeit von einer Emission von Obligationen abzusehen ist. — Der Vertrag der Gesellschaft mit der Hauptstadt enthält die für die Geschäftsführung wesentlichen Bedingungen. Abweichend von dem Schema für Eisenbahnconcessionirungen, sind in dem vorliegenden Vertrage die Grundlagen für die Ausdehnung des Netzes, der Ausübung des Tarifrechtes, des Heimfallrechtes und einer eventuellen Ablösung vor Ablauf der Concession enthalten. Die Dauer des Vertrages, welche gleichzeitig als Dauer der Concession Seitens der Regierung angenommen wurde, erstreckt sich bis 31. December 1948. Was die Ausdehnung des Netzes betrifft, wurden sämmtliche bestehenden Linien in den Vertrag einbezogen, ausserdem eine Bauverpflichtung für die Ergänzung des Netzes vorgesehen. — Damit schon bei Beginn der Millenniums-Ausstellung, d. i. im Jahre 1896, ein Theil des gegenwärtigen Betriebsnetzes elektrisch betrieben werden könne, sind die entsprechenden Vorkehrungen bereits in der Weise getroffen worden, um sowohl den erstgenannten Zweck rechtzeitig zu erreichen, als auch um die Durchführung der gesammten Action innerhalb der festgesetzten Frist, d. i. bis Ende Mai 1896, durchführen zu können, bis zu welchem Zeitpunkte die Umgestaltung des gesammten Betriebsnetzes auf elektrischen Betrieb zu vollenden ist. Bei Ausführung des Baues wird darauf Rücksicht genommen werden, dass auch während des Umbaues der organische Zusammenhang der zusammengehörigen Linientheile aufrechterhalten und der Pferdebetrieb wie bisher fortgeführt werde. Die Finanzirung betreffend, beantragte die Direction, das Actiencapital der Gesellschaft um Nominale 8,373.000 fl. in Titres zu 100 fl. Nominale zu erhöhen. Die Durchführung dieser Emission soll im Einklange mit den Interessen der Gesellschaft und jenen der Actionäre erfolgen. Demgemäss wird die Emission in Theilbeträgen stattfinden, sich möglichst dem Geldbedarfe, aber auch den Verhältnissen am Geldmarkte anpassen. Es sollen daher vorerst, und zwar in der allernächsten Zeit, Actien im Nominalbetrage von zwei Millionen Gulden zur Aus-

gabe gelangen, für weitere drei Millionen Gulden Nominale ist die Emission für das Jahr 1896 oder 1897 in Aussicht genommen; bei der eventuellen Emission des restlichen Theiles der auszugebenden Actien wird sich die Direction von den gleichen Principien leiten lassen. Bezüglich der ersten Emission wird beantragt, das Bezugsrecht den Actionären in der Weise einzuräumen, dass auf je eine alte Actie oder Genussschein zwei neue Actien zu 100 fl. Nominale bezogen werden können, und zwar zum Course von 205 fl. per Actie. Betreffend die zweite Emission, soll das Bezugsrecht gleichfalls den Actionären vorbehalten bleiben; Zeitpunkt und Modalitäten der Emission wird die Direction erst später zu bestimmen vermögen; von dieser Emission sollen eventuell im Sinne des in der Concession enthaltenen Rechtes ein entsprechender Theil ausgeschieden und als Baufond in die Cassen der Gesellschaft hinterlegt werden. Auch bezüglich des Restes der Actien soll den Actionären gleichfalls das Bezugsrecht gewahrt bleiben. — Die Generalversammlung nahm den Bericht des Generaldirectors genehmigend zur Kenntniss, ertheilte demselben bezüglich der bisher getroffenen Massnahmen das Absolutorium und ermächtigte ihn zur Durchführung der genehmigten Vorschläge.

Budapester Vororte-Tramway-Actiengesellschaft mit elektrischem Betriebe. (Politisch-administrative Begehung einer Theilstrecke.) Am 21. October fand unter Führung des Oberingenieurs Paul Kovács des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie der Anrainer die politisch-administrative Begehung der von der Direction der Budapester Vororte-Tramway-Actiengesellschaft projectirten Theilstrecke Uj-Pest—Rákos-Palota—Fóth—Mogyorod (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 118) statt. Die Gesellschaft hat die Fortsetzung der projectirten Linie bis Gödöllö in Aussicht genommen, auf welchem Wege die kürzeste Verbindung der Hauptstadt mit dem kgl. Lustschlosse Gödöllö geschaffen werden wird.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass über Anordnung des Handelsministers der Name der nächst der Hauptstation Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) gelegenen, ursprünglich „Szentmihály-Zichyfalva“ genannt gewesenen Station Kis-Keszi der Linie Székesfehérvár—Kis-Czell nunmehr auf „Fehér-Zichyfalva“, ferner der Name der zwischen Szécsany und Versecz gelegenen Station Zichyfalva der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz auf „Torontál-Zichyfalva“ abgeändert wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verein Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen.) Am 7. October hat in München die constituirende Hauptversammlung dieses Vereines, in welcher 41 deutsche Strassenbahn-Verwaltungen vertreten waren, stattgefunden. Der Statutenentwurf wurde mit wenig Aenderungen angenommen. Der Verein verfolgt den Zweck, durch gemeinsame Berathungen und einmüthiges Handeln das Interesse des Strassen- und Kleinbahnwesens zu fördern. Als Mittel zur Durchführung dieser Aufgabe werden in Aussicht genommen:

1. Regelmässig wiederkehrende Versammlungen der Vertreter der dem Verein angehörigen Verwaltungen;
2. Einrichtung einer auf gemeinsame Kosten zu unterhaltenden und von der geschäftsführenden Verwaltung zu leitenden Sammelstelle, welcher in allgemeinen Fragen von den dem Verein angehörigen Verwaltungen Auskunft zu ertheilen ist. Die Sammelstelle soll andererseits den Mitgliedern des Vereines auf Ansuchen jederzeit Auskunft ertheilen;
3. Bearbeitung und Herausgabe einer das Strassenbahnwesen fördernden Statistik, sowie die Veröffentlichung von Denkschriften, Aufsätzen und fachwissenschaftlichen Darstellungen, welche das Gebiet des Strassenbahn- und Kleinbahnwesens berühren;
4. Stellung von Preisaufgaben aus den verschiedenen Gebieten des Strassenbahnwesens;
5. Pflege gegenseitiger Beziehungen mit der internationalen Strassenbahnvereinigung und sonstigen Strassen- und Localbahn-Verwaltungen.

Der Verein besteht aus Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen, welche ihren Sitz innerhalb des Deutschen Reiches haben. Der Verein hat seinen Sitz im Wohnorte der jeweiligen geschäftsführenden Verwaltung. Der Director der Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft berichtete über die Benützung von Salz zum Freihalten der Schienen von Schnee und Eis, woran sich ein Vortrag über Gasmotorwagen schloss. Als Vereinsorgan wurde die vom kgl. preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Zeitschrift für Kleinbahnen“ gewählt. Als geschäftsführende Verwaltung für die nächsten vier Jahre wurde die Hamburger Strassenbahn-Gesellschaft gewählt. Für das nächste Jahr sind zwei Hauptversammlungen in Aussicht genommen. Die eine wird im Frühjahr in Berlin, die andere, der in Stockholm im August stattfindenden Hauptversammlung der internationalen Vereinigung von Strassenbahn-Verwaltungen vorausgehend, in Hamburg abgehalten werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix“ von Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 18. September nach 18tägiger Fahrt mit 35 Passagieren und 1915 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 550.560 kg Baumwolle (hievon 195.360 kg für Venedig), 18.117 kg Häute, 41.615 kg Mirabolamen, 1116 kg Wurzeln, 1100 kg Sackleinwand, 50.750 kg Leinsamen, 424.777 kg Ricinussamen (für Venedig), 50.750 kg Rübsamen (für Venedig), 408.233 kg Sowarcesamen (für Venedig); aus Calcutta 42.072 kg Jute (für Venedig), 7308 kg Häute, 12.180 kg Sackleinwand; aus Malabar 154.889 kg Samen, 1877 kg Pfeffer; aus Coconada 34.400 kg Gingellysamen; aus Aden 30.247 kg Häute (hievon 27.455 kg für New-York), 11.368 kg Kaffee, 1268 kg Myrrhen, 12.840 kg Perlmutter; aus Suez 500 kg Därme, 382 kg Sennesblätter, 26.000 kg Gummi; aus Port Said 22.325 kg Thee und 10.000 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 739.717 fl. ö. W.

Regulirung des Eisernen Thores. (Stand der Arbeiten und Collaudirung einer Theilstrecke.) Von den Regulirungsarbeiten beim Eisernen Thor ist der submarine Canal beim obersten sogenannten Sztenka-Fall bereits vollständig fertig, und hat dessen Collaudirung durch den Sectionsrath Béla Gonda bereits begonnen. Unterhalb des Sztenka-Falles in einer Länge von etwa zwei Kilometer zieht sich zwei Meter unter dem kleinsten Wasserstande ein circa 60 m breiter, in den Felsgrund gegrabener Canal hin, durch welchen auf der unteren Donau das erste Schiffahrtshinderniss beseitigt ist. In dem auf diese Weise vertieften Strombecken, welches an beiden Seiten durch Bojen bezeichnet sein wird, werden Schiffe schon demnächst verkehren können.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige im Enteignungsverfahren. (Weitere Sachverständige für den Sprengel des Oberlandesgerichtes Lemberg pro 1895.) In die Liste wurden noch vier Sachverständige aufgenommen, und beträgt die Gesammtzahl pro 1895 125, das ist um sieben Sachverständige mehr als im Vorjahre. [4. October, Z. 57.656.)

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCVIII. Stückes.) Das am 6. November herausgegebene CCVIII. Stück enthält unter

Nr. 1564: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 27. October 1895, Z. 52.395, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn nach Croatien-Slavonien.

Nr. 1565: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. November 1895, Z. 105.921, betreffend die Gestattung der Zufuhr von Rindern aus dem politischen Bezirke Zydaczów nach Wien St. Marx.

Nr. 1566: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 1567: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 1. November 1895, Z. 14.629, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem politischen Bezirke Marburg in Steiermark nach Krain.

Nr. 1568: Bekanntmachung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 26. October 1895 (Dresdener Journal Nr. 255 vom 1. November 1895), betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Rindvieh aus Galizien nach Sachsen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 12·129 km lange Strecke Löwenberg—Neudorf a Gr. der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau, welche am 1. December dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 2. November d. J. den Inspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Franz Klug zum Oberinspector allergnädigst zu ernennen geruht.

Glanz m. p.

Der Handelsminister hat die mit dem Titel eines kaiserlichen Rathes bekleideten Commissäre der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Ferdinand Gottsleben und Arnold Bardas zu Inspectoren und die Commissärs-Adjuncten Emil Brosch und Georg Ortmann zu Commissären dieser Behörde ernannt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate October 1895.

Artikel	Lager am 1. October	Eingang	Ausgang	Lager am 31. October
	Metercentner			
Weizen	1537	509	306	1740
Roggen	275	—	101	174
Gerste	1159	314	299	1174
Hafer	3819	1013	1204	3628
Malz	1022	554	425	1151
Mais	736	499	303	932
Diverse	5487	1426	995	5918
Total	14035	4315	3033	14717

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat October 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	352·55	100·59	302·59	150·55	128·96	63·49	88·12	104·33
Roggen	126·72	95·25	121·21	100·76	—	—	—	—
Gerste	64·91	319·21	—	384·12	90·85	437·02	—	527·87
Hafer	223·95	100·33	48·30	275·98	75·04	—	75·04	—
Erbsen	—	—	—	—	245·60	305·42	—	551·02
Bohnen	83·02	1016·57	627·15	472·44	101·85	—	101·85	—
Raps	6·88	—	1·52	5·36	44·03	0·04	40·44	3·63
Wicken	171·05	—	—	171·05	334·43	—	—	334·43
Leinsaat	970·45	329·75	248·45	1051·75	—	—	—	—
Rübensamen	258·23	11·29	—	269·52	—	—	—	—
Mohn	51·29	—	6·00	45·29	194·95	—	94·34	100·61
Kleesaat	—	—	—	—	—	—	—	—
Senf	80·27	—	2·02	78·25	—	—	—	—
Diverse	372·10	54·79	182·98	243·91	242·69	—	54·16	188·53
Zusammen	2761·42	2027·78	1540·22	3248·98	1458·40	805·97	453·95	1810·42
Versicherungswerth ö.W. fl.	35.984	17.400	17.828	35.556	15.239	5.455	4.675	16.019
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	4	—	—	4	2	—	1	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	3.700	—	—	3.700	4.000	—	2.500	1.500
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	1	—	1	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	2.500	—	2.500	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	1.500	—	1.500	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Deutschland und Italien über die Gotthardbahn

Einführung des Nachtrages I.

Mit Wirksamkeit vom 1. December 1895 gelangt zu dem vom 1. September 1894 ab giltigen Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Deutschland und Italien über die Gotthardbahn der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Wien, am 6. November 1895. [852]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Getreide.) Mit Giltigkeit vom 1. October findet der Ausnahmetarif C für Getreide u. s. w. zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auch für den directen Verkehr von der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn Anwendung.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. Mit Giltigkeit vom 15. October ist die Station Jugenheim in den directen Verkehr einbezogen worden. Die Entfernungen werden gebildet durch Anstoss von 5 km an die Entfernungen der Station Bickenbach-Jugenheim, welch letztere Station vom gleichen Zeitpunkte ab den Stationsnamen „Bickenbach" führt.

Bromberg-Sächsischer Verband. Mit Giltigkeit vom 22. October traten im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Güterverkehr mit der Haltestelle Altraden der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg directe Frachtsätze in Kraft, welche bei der genannten Verkehrsstelle zu erfahren sind.

Reexpeditionstarif für Flachs ab Königsberg.

In dem Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg i. Pr. u. s. w. vom 13. April 1893 wurden folgende Aenderungen eingeführt:

1. Die Stationen Rengersdorf und Christianstadt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau wurden, erstere mit Giltigkeit vom 11. October, letztere vom Tage der Eröffnung der Strecke Benau—Christianstadt, bezw. vom 1. November in den Tarif mit den nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Frachtsätze für 100 kg in Mark:

Nach	Von Königsberg i. Pr. Entfernung	a) für Flachs und Hanf	b) für Flachs und Hanfheede	Von Elbing Entfernung	a) für Flachs und Hanf	b) für Flachs und Hanfheede
	km	zu 10.000 kg u. s. w.		km	zu 10.000 kg u. s. w.	
Zur Tariftabelle V (Seite 8 des I. Nachtrages)						
Rengersdorf	671	0·52	0·52	554	0·22	0·22
Ausserdem kommen noch die auf Seite 6 und 7 des I. Nachtrages enthaltenen, für die Station Mittelwalde giltigen Rubelzuschläge zur Erhebung.						
Zur Tariftabelle VI (Seite 2 des II. Nachtrages)						
Rengersdorf	671	1·38	1·38	554	1·08	1·08
Zur Tariftabelle VII (Seite 3 des II. Nachtrages)						
Rengersdorf	671	1·47	1·47	554	1·17	1·17
Zur Tariftabelle I (Seite 4 des Tarifes)						
Christianstadt	625	1·42	1·42	508	1·12	1·12
Zur Tariftabelle II (Seite 15 des Tarifes)						
Christianstadt	625	0·83	0·83	508	0·53	0·53

Die Station Christianstadt ist ausserdem bei den Stationen der Gruppe VI auf Seite 10 des Tarifes nachzutragen.

2. Die nachbenannten russischen Stationen sind sogleich in die auf Seite 11 bis 14 des Tarifes enthaltene Nachweisung mit folgenden Rubelzuschlägen aufzunehmen:

Es wird erhoben:

von den Stationen der	Im Verkehre nach den nichtrussischen Stationen der Gruppe I	II	III	IV	V	VI	von den Stationen der	Im Verkehre nach den russischen Stationen der Gruppe I	II	III	IV	V	VI
	für 100 kg in Rubeln							für 100 kg in Rubeln					
Kiew-Woronescher Eisenbahn (zu Nr. 19)													
Latschinowa	0·06	0·09	0·12	0·15	0·18	0·21	Turowo (Kurbatowo)	0·06	0·09	0·12	0·15	0·18	0·21
Kastornaja	0·06	0·09	0·12	0·15	0·18	0·21	Latnaja	0·06	0·09	0·12	0·15	0·18	0·21
Nischnedewitzkaja	0·06	0·09	0·12	0·15	0·18	0·21	Woronesch	0·06	0·09	0·12	0·15	0·18	0·21

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1782	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Einrichtungsgegenstände, Eisenbahnwagen, Locomotiven, Brückenbestandtheile, Schienen und Schienenbefestigungsmittel	sämmtlichen österreichischen Südbahnstationen	Trient (Trento)	Sendungen müssen zum Baue, resp. zur Ausrüstung der Valsuganabahn bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein. Der Wagenladungssatz ad a) wird bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen insolange angewendet, als sich der Tarif für das factische Gewicht ad b) nicht billiger stellt. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen, widrigenfalls eine Gebühr von 2 Hellern pro 100 kg für jede dieser Verrichtungen zur Anrechnung gelangt	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	a) 0·20 Heller pro 100 kg und 1 km bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen b) 0·40 Heller pro 100 kg und 1 km für das factische Gewicht. Minimalgebühr 8 Heller pro 100 kg in beiden Fällen	Verschieden	Im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die Bauunternehmung der Valsuganabahn als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1783	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste		Spielfeld loco und transit	**Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen à 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer.*)** Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) In dieses Quantum werden auch jene Getreidesendungen einbezogen, welche innerhalb der gleichen Zeitperiode von demselben Empfänger von anderen als den vorbezeichneten ungarischen Südbahnstationen im ununterbrochenen Durchlaufe über die Südbahnlinien bezogen werden
				Budapest S.B.					202	184	18			
				Promontor					197	180	17			
				Tétény					191	174	17			
				Tárnok					186	169	17			
				Martonvásár					186	163	23			
				Nyék					180	156	24			
				Velencze					175	154	21			
				Dinyes					169	147	22			
				Székesfehérvár					164	140	24			
				Moha					169	147	22			
				Bodaik					175	147	28			
				Moór					181	147	34			
				Kis-Bér					191	147	44			
				Nagy-Igmánd					202	147	55			
				Uj-Szöny					207	147	60			
				Szabad-Batthyán					159	140	19			
				Polgárdi					152	140	12			
				Lépsény					147	140	7			
				Sió-Fok					137	130	7			
				Boglár					120	114	6			
				Kanizsa					91	88	3			
				Zákány					91	88	3			
				Góla					93	88	5			
				Babócsa					103	100	3			
				Barcs					114	100	14			
				Szt. Mihály-Pacsa					98	94	4			
				Zala-Szt. Iván					108	94	14			
				Györvár					120	114	6			
				Molnári					125	114	11			
									incl. ung. Steuer					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1784	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Blau- und Grünöl	Drohobycz Gorlice Jasło Kołomea Krosno Zagórzany	Monfalcone	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 162 166 160 180 169 160		Im Kartirungswege		
1785	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Oswięcim	Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B. Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen nach China oder Japan via Suezcanal bestimmt sein. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	198 kr. ö. W. incl. Mgb.	148 kr. ö. W. incl. Mgb.	50 kr. ö. W.	Im Kartirungs- oder Rückvergütungswege, je nach den hiefür bestehenden Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr		
1786	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnen	Schwefelkies	Triest S.B. und Freihafen S.B., sowie Fiume	Saybusch-Zabłocie Petrowitz	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Specialtarifes 3. Die Sendungen müssen von Spanien provenieren	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Directe Sätze bestehen nicht	Heller 182 199 bezw. inclus. ung. Steuer		Im Kartirungswege		
1787	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Galizisches Rohöl, Blau- und Grünöl, und schwere Benzin-Rückstände in Reservoirwagen	Oderberg	Triest Südbahn Fiume	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Diese Transporte müssen in Reservoirwagen zur Verladung gelangen, die mit Rohpetroleum von Triest, bezw. von Fiume in Oderberg angelangt sind. Das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. 162 162	94 94	68 68	Im Kartirungswege		
1788	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Wein	Triest oder Fiume	Alt-Sandez	Bei Aufgabe in Quantitäten a) unter 5000 kg von oder Frachtzahlung für b) mindestens 5000 kg c) " 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	kr. ö.W. a) 259 b) 236 c) 193 incl. Mgb. u. ung. Transp.-steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1789	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Pitch-pine (amerikanisches Pechkieferholz)	Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B. Fiume	Oderberg	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes für Güter des Specialtarifes 2	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	196 kr.	133 kr.	63 kr.	Im Kartirungswege		
1790	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Papier der Position P 1 des Tarifes, Theil I	Saybusch-Zabłocie	Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B. Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Verbandtarifes für den Ausnahmetarif XI	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	199 kr.	153 kr.	46 kr.	Im Kartirungswege		
1791	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineral-Schmieröl	Triest S.B. und Fiume		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes für Güter der Classe A 1	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	kr. ö.W.	kr. ö.W.	kr. ö.W.	Im Kartirungswege		
					Oderberg				196	147	49			
					Bielitz				194	168	26			
1792	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineraltheer	Zagórzany	Triest und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Im Sonstigen Einhaltung der Bestimmungen des vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarifes für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	142 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
1793	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält, Reisstaub, Reiskleie, Reishülsen, Reismehl	Triest oder Fiume		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der im nebenstehenden Verbandstarife für den Ausnahmetarif VII festgesetzten Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	kr. ö.W.	kr. ö.W.	kr. ö.W.	Im Kartirungswege		
					Bielitz				170	163	7			
					Bochnia				195	180	15			
					Czarna				207	194	13			
					Dębica				207	198	9			
					Krakau				187	169	18			
					Oderberg				154	148	6			
					Oswięcim				174	155	19			
					Podgorze-Bonarka				187	169	18			
					Podgorze-Plaszów				187	169	18			
					Skawina				185	170	15			
					Szczakowa				182	176	6			
					Tarnów				203	190	13			
					Lubaczów				Bestehen keine directen Frachtsätze	203	—			
					Lubaczów	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief				262	—			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1794	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr. Lloyd	Teigwaaren	Budapest Donauufer-Frachtenbahnhof	Constantinopel, Salonich und Dedeagatsch via Triest seewärts	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest u. Fiume nach Hafenplätzen der Levante, bei Frachtzahlung für a) Mengen unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief, c) mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante, Theil II — Heft 2 (für den Export aus Ungarn)	a) 2·35 b) 2·20 c) 2·12	a) 2·23 b) 2·13 c) 1·67 ö. W. fl. Gold incl. Mgb. und Steuer	a) 0·12 b) 0·07 c) 0·45 ö. W. fl. Gold	Im Kartirungswege		
1795	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr. Lloyd	Möbel aller Art und Möbelbestandtheile, verpackt	Kassa	Ueber Triest seewärts nach Constantinopel, Salonik und Dedeagatsch	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume (für den Export aus Ungarn nach Hafenplätzen der Levante) bei a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg c) " " " 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungarischer Levanteverkehr über Fiume und Triest nach Hafenplätzen der Levante, Theil II, Heft 2, für den Export aus Ungarn vom 1. Jänner 1892	ö. W. Gulden Gold incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer a) 4·13 b) 3·05	a) 3·77 b) 2·91 c) —	a) 0·36 b) 0·14	Im Kartirungswege		
				Ungvár					Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 3·92 b) 2·99 c) 2·01	Verschieden			
				Turócz-Szent-Márton						a) 3·85 b) 2·94 c) 2·00				
			Möbel aus gebogenem Holze, unverpackt oder nur in Stroh verpackt	Kassa	Constantinopel und Salonik				a) 4·63 b) 3·55	a) 4·27 b) 3·41 c) —	a) 0·36 b) 0·14			
				Ungvár					Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 4·42 b) 3·49 c) 2·51	Verschieden			
				Turócz-Szent-Márton						a) 4·35 b) 3·44 c) 2·50				
1796	Südbahn-Gesellschaft		Sand	Ronchi S.B.	Triest S.B. (loco)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis Ende December 1895	Localtarif	18 Heller	12 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		Die Aufgabe in Ronchi ist bis zur Eröffnung der Station Ronchi für den allgemeinen Frachtenverkehr nur unter bestimmten Bedingungen gestattet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1797	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz, aussereuropäisches, als: Mahagoni-, Teak- und Wallnussholz, amerikanisches	Triest und Fiume	Augsburg	Unter Anwendung der im Tarife für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr, giltig vom 1. December 1888, bezw. in den Nachträgen zu diesem Tarife für fragliche Holzgattungen bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen festgesetzten Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Specialtarif I b des Tarifes für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	Francs pro Tonne = 1000 kg 41·08	30·98	10·10	Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					München Centralbahnhof				37·61	27·51	10·10			
					München Ostbahnhof				37·10	27·—	10·10			
					München Südbahnhof				37·33	27·23	10·10			
					Nürnberg Centralbahnhof				48·75	38·65	10·10			
					Nürnberg Ostbahnhof				48·98	38·88	10·10			
1798	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, excl. Traubenzucker, Stärkezucker und Rohzucker	C h y b i	Eperjes	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband		177·7		Im Kartirungswege		
					Kassa					196·1				
					Eperjes	Bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				159·5				
					Kassa					174·5				
1799	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Olmütz (St.E.G.) transit	Müglitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	10·5 kr.	7·0 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		
1800	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübe	Malaczka	Rohatetz	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 19·4	V e r s c h i e d e n	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Nagy-Lévárd						17·4				
				Szekelyfalu-Bur-Szt. György						16·4				
				Kutti						14·4				
				Egbell						14·4				
				Holics						10·1				
			Rübenschnitte	Rohatetz	Malaczka					19·4				
					Nagy-Lévárd					17·4				
					Szekelyfalu-Bur-St. György					16·4				
					Kutti					14·4				
					Egbell					14·4				
					Holics					10·1				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1801									kr.	kr.	kr.			
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kartoffeln	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn)	Chybi	Aufgabe von. bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	21·3	13·6	7·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Hiedurch wird zugleich die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 18 vom 9. Februar 1895 sub Position 314 hinsichtlich nebiger Relationen ausser Wirksamkeit gesetzt
					Pruchna				22·7	15·9	6·8			
					Petrowitz				24·6	19·3	5·3			
					Bielitz				20·7	12·6	8·1			
					Lodygowice				23·1	16·5	6·6			
					Saybusch-Zablocie				24	18	6			
					Lobnitz				21·9	14·6	7·3			
					Ernsdorf				22·4	15·4	7			
					Grodzietz				23·1	16·5	6·6			
					Pogorsch				23·7	17·5	6·2			
					Skotschau				24·3	18·5	5·8			
					Golleschau				25·1	20·1	5			
					Hnojnik				28	24·9	3·1			
					Seibersdorf				23·7	17·5	6·2			
					Hruschau				27·3	19·5	7·8			
					M.-Ostrau				27·5	19·7	7·8			
					Schönbrunn				28·2	21	7·2			
					Oswięcim				14·9	6·8	8·1			
					Jawiszowice				17·1	12·8	4·3			
					Dzieditz				18·9	9·2	9·7			
					Oderberg				26·4	17·4	9			
					Troppau				31·6	18·6	13			
					Friedland				31·1	29·1	2			
					Teschen K.F.N.B. loco				26·7	23·2	3·5			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Dombrau)				26·7	15·4	11·3			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Karwin)				26·7	16·1	10·6			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Lonkau)				26·7	17·2	9·5			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Trzynietz)				26·7	19	7·7			
					Krakau trs. (für Sendungen nach Dobrzechów, Iwonicz, Żurawica, Przeworsk, Radymno, Przemyśl, Mościska, Sądowa-Wisznia, Lemberg und Brody)				17·8	11·8	6			
					Krakau trs. (für Sendungen nach Bobowa, Rzeszów, Jaroslau und Grodek)				17·8	12·8	5			
					Krakau trs. (für Sendungen nach Dębica)				17·8	13·8	4			
					Krakau trs. (für Sendungen nach Podlęze)				17·8	15·8	2			
					Krakau trs. (für Sendungen nach Bierzanów)				17·8	16·8	1			
					Podgórze-Bonarka trs. (für Sendungen nach Chabówka)				19·1	10·8	8·3			

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 132. **Wien, 12. November 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 25. September 1895*) für die Eisenbahnen Lużan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Frassin (Brodina), Nepołokoutz-Wiżnitz und Itzkany-Suczawa.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem der Bukowinaer Landesausschuss die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe mehrerer Localbahnen in der Bukowina gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens dem genannten Concessionär diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen dem Bukowinaer Landesausschusse das Recht zum Baue und Betriebe der nachstehenden Locomotiv-Eisenbahnen in der Bukowina, und zwar:

1. Von Łużan oder einem anderen geeigneten Punkte der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn über Kotzman mit Uebersetzung des Dniesterflusses nach Zaleszczyki zum Anschlusse an die Linie Kalinowszczyzna—Zaleszczyki der Ostgalizischen Localbahnen;

2. von einem geeigneten Punkte der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn zwischen Hliboka und Czerepkoutz nach Sereth:

3. von Radautz im Anschlusse an die bestehende Linie Hadikfalva—Radautz der Bukowinaer Localbahnen in das obere Suczawathal über Straża nach Frassin (Brodina);

4. von der Station Nepołokoutz der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn nach Wiżnitz; endlich

5. von der Station Itzkany der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn nach Suczawa.

Die vorstehend sub Z. 1 angeführte Eisenbahn ist als normalspurige Hauptbahn zweiten Ranges auszuführen.

Die sub ZZ. 2 und 3, dann 5 genannten Eisenbahnen sind als normalspurige Localbahnen herzustellen.

Die sub Z. 4 angeführte Locomotiv-Eisenbahn, welche in Gemässheit der Bestimmung im Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 137, als schmalspurige Localbahn herzustellen ist, soll für den Fall der rechtzeitig zu erwirkenden legislativen Genehmigung gleichfalls als normalspurige Localbahn ausgeführt werden.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildenden Eisenbahnen werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

*) Enthalten in dem am 5. November 1895 ausgegebenen LXXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 161.

§ 3.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, die im § 1 sub ZZ. 2 und 5 bezeichneten Eisenbahnen längstens bis 31. December 1896, die daselbst sub ZZ. 1, 3 und 4 angeführten Eisenbahnen längstens bis 1. Juli 1898 zu vollenden. Die fertigen Bahnen sind sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär durch Erlag einer Caution von 100.000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnen das Recht zur Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahnen. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linien und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concession bildenden Bahnen wird vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 11.

Der Concessionär ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahnen für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützten Bahnen oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirten Bahnen nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin dem Concessionär als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass dem Concessionär während der noch übrigen Concessionsdauer das Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahnen und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahnen mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des

Fahrparks und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, letzter Absatz, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahnen (§ 12) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnen, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und dem Concessionär das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am fünfundzwanzigsten Tage des Monates September im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und fünf, Unserer Reiche im siebenundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Kielmansegg m. p. **Böhm** m. p. **Wittek** m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Łużan nach Zaleszczyki.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Łużan nach Zaleszczyki ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 30 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892) für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von dem genannten Amte zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des Localbahnamtes im

k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt dem Concessionär die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von dem Concessionär, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 43 km lange Localbahn Łużan-Zaleszczyki beginnt am westlichen Ende der Station Łużan der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn und führt, dem Laufe des Sowicathales aufwärts folgend, über Kotzman nach Werenczanka. Oberhalb des Ortes Werenczanka verlässt die Trasse das Sowicathal, führt unter Benützung eines Seitenthales aufwärts nach Kisseleu und ersteigt in ihrem weiteren Zuge den Culminationspunkt der Bahn, woselbst die Station Stefanówka, nächst der von Horodenka nach Zaleszczyki führenden Bezirksstrasse, angelegt wird. Von hier aus wendet sich die Trasse der Thalfurche des Prelipczer (Hurkala-) Baches zu, senkt sich daselbst unter Berührung der Ortschaft Prelipcze bis zur Einmündung in das Dniesterthal, überschreitet südlich des Dorfes Kostryżiwka den Dniesterfluss und zugleich die Bukowinaer-galizische Landesgrenze und endet im Anschlusse an die Station Zaleszczyki der concessionirten Ostgalizischen Localbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, über Aufforderung der Staatsverwaltung am rechten Ufer des Dniesterflusses in der Nähe des Hurkala potok einen Umschlagplatz anzulegen und denselben mittelst einer nächst der Ortschaft Kostryżiwka aus der Hauptlinie abzweigenden, circa 1·5 km langen Schleppbahn zu verbinden.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen; gegenseitige Wagenbenützung.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahnen in die Stationen Łużan und Zaleszczyki herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 11, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre Vereinbarungen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als der betriebführenden Verwaltung der beiden Anschlussbahnen anzustreben, wobei für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber etwa abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der Verwaltung der Anschlussbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 200 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium erlassenen diesbezüglichen Vorschriften massgebend.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 200 m hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 m zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 21 Permille festgesetzt.

In den Bögen hat eine Ermässigung der Bahnneigung im Sinne der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·3 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·9 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·6 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden. Der Minimalabstand der Nivellette vom Wasserspiegel der von der Bahn im Bereiche von Kotzman berührten Teiche wird von der politischen Begehungscommission festgesetzt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfelderiger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m, und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter und 13 Querschwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3·15 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·3 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Die durchschnittliche Entfernung der Wärterhäuser darf nicht über 5 km betragen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug“.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserstations-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind. Ueber etwaige Anordnung des k. k. Handelsministeriums ist eine zweite Sprechleitung herzustellen, in welche ausser den Endpunkten der Bahn nur die grösseren Mittelstationen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich derselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Directionen in Czernowitz und Lemberg zu wenden.

Die Bahn ist mit elektrischen Glockenschlagwerken zu versehen, für welche eine besondere Leitung auszuführen ist.

Die Glockenschlagwerke sind entsprechend der Verordnung des k. k. Handelsministers vom 27. Jänner 1893, Z. 14.657 ex 1892 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 23 ex 1893), auf freistehenden Signalbuden anzubringen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

In sämmtlichen Stationen sind Central-Weichenstellanlagen mit optischen Controleinrichtungen auszuführen, in den Kreuzungsstationen sind überdies Distanzsignale herzustellen, deren Stellung in entsprechende Abhängigkeit von jener der Einfahrtsweichen zu bringen ist.

Die Ausgestaltung dieser Anlagen hat nach den Weisungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium zu erfolgen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstationen Łużan und Zaleszczyki herzustellenden Signal- und Weichensicherungsanlagen sind in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen abzuschliessende Vereinbarung einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und hat der Concessionär wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen, Dienstwagen und Lastwagen) erfolgt durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen gegen Zahlung eines Betrages von 209.000 fl. Seitens des Concessionärs und in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Belastung einer Locomotive darf in voll ausgerüstetem Zustande 14 t nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 30. September 1895.

Der Leiter des k. k Handelsministeriums:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurigen Localbahnen mit Dampfbetrieb 1. von Nepołokoutz nach Wiżnitz, 2. von Radautz nach Frassin (Brodina) und 3. von Hliboka nach Sereth.

Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirten Bahnen von Nepełokoutz nach Wiżnitz, von Radautz nach Frassin (Brodina) und von Hliboka nach Sereth sind als eingeleisige Localbahnen mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde, auf den ausserhalb der Ortschaften gelegenen Strecken der Linie Hliboka—Sereth für eine solche von 20 km per Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von dem genannten Amte zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt dem Concessionär die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von dem Concessionär, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 45 km lange Localbahn Nepołokoutz-Wiżnitz beginnt am westlichen Ende der Station Nepołokoutz der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, führt östlich der Ortschaft Nepołokoutz zur Uebersetzung des Pruthflusses und gelangt nach Ueberschreitung der im Ortsgebiete von Czartoria liegenden localen Wasserscheide in die Waszkoutzer Ebene. In ihrem weiteren Verlaufe durchquert die Trasse den Marktflecken Waszkoutz, folgt dem Zuge der im Czeremoszthale aufwärts führenden Waszkoutz-Wiżnitzer Bezirksstrasse und gelangt unter Berührung der Ortsgebiete von Banilla ruska, Millie und Ispas nach Wiżnitz, woselbst im Nordosten der Stadt die Endstation Wiżnitz angelegt wird.

Die zu erbauende, circa 42·5 km lange Localbahn von Radautz nach Frassin mündet westlich aus dem bestehenden Bahnhofe Radautz der Linie Hadikfalva—Radautz der Bukowinaer Localbahnen, wendet sich nach Uebersetzung des Fontinellbaches gegen Nordwest, zieht bis zur Unter-Wikow—Radautzer Bezirksstrasse und gelangt, theils auf derselben, theils neben derselben führend, nach Unter-Wikow. Von hier aus führt die Trasse auf der Mardzinaer Reichsstrasse, verlässt dieselbe an der Strassengabelung südlich der Strassenbrücke über den Suczawafluss, zieht sodann parallel der Bezirksstrasse bis zum Gestütshof Biwolerie und gelangt hierauf zur Station Karlsberg, welche an der Mündung des Putnabachthales in das Suczawathal angelegt wird. In ihrem weiteren Zuge übersetzt die neue Bahn das Putnabachthal, entwickelt sich an den rechtsseitigen Lehnen des Suczawathales aufwärts und endet in der am linken Ufer des Brodinabaches anzulegenden Station Frassin.

Die zu erbauende, circa 14 km lange Localbahn von Hliboka nach Sereth zweigt von der im Zuge der currenten Strecke der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn zwischen den Stationen Hliboka und Czerepkoutz anzulegenden Ausweichstelle Kamenka ab, führt in vorwiegend südöstlicher Richtung über die Ortsgebiete von Kamenka, Czerepkoutz und Słobodzia bis zur Reichsstrasse nächst dem Orte Tereblestie und gelangt von da ab unter Benützung der genannten Strasse bis zu dem nächst der bestehenden Strassenbrücke über den Serethfluss befindlichen Strassenknotenpunkte, in dessen Nähe die Endstation Sereth angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig zu erstattenden Anzeige an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahnen in den Stationen Nepołokoutz, Radautz und Hliboka, sowie an der Abzweigungsstelle der Linie Hliboka—Sereth aus der currenten Strecke zwischen den Stationen Hliboka und Czerepkoutz herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 12, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussbahnhöfe und der Bahnstrecke von der Station Hliboka bis zur Abzweigstelle der Linie von Hliboka nach Sereth, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführende Verwaltung anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergang von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Die bezüglichen Projecte und die hierüber etwa abgeschlossenen Uebereinkommen sind dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulars der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicheren Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen bei den Linien Nepołokoutz—Wiżnitz und Radautz—Frassin (Brodina) nicht weniger als 180 m, bei der Linie Hliboka—Sereth nicht weniger als 300 m betragen.

Ausnahmen von den obbezeichneten Minimalradien sind nur innerhalb der Theilstrecke Karlsberg—Frassin der Linie Radautz—Frassin (Brodina) und bei der Linie Hliboka—Sereth in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind für die auf eigenem Unterbau hergestellten Bahnstrecken die vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium erlassenen diesbezüglichen Vorschriften massgebend.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 200 m hat in den Strecken auf eigenem Unterbaukörper unter Zugrundelegung der Constante 4500 und in den Bögen vom Halbmesser 200 m und darunter unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird bei der Linie Nepołokoutz—Wiżnitz, sowie bei der Linie Radautz—Frassin (Brodina) 15 Permille, bei der Linie Hliboka—Sereth 7 Permille festgesetzt.

In den ausserhalb von benützten Strassen gelegenen Bögen hat eine Ermässigung der Bahnneigung im Sinne der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, ferner in Locomotivremisen 4·75 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in den Strecken auf eigenem Bahnkörper in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, massgebend.

Den Berechnungen für die Brückenconstructionen der Bahn können die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen mit der in lit. h), Absatz 1, des § 3 angeführten 20 percentigen Ermässigung zu Grunde gelegt werden.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe, mit Ausnahme jener der Pruthfluss-Uebersetzung der Linie Nepołokoutz—Wiżnitz, sind aus Mauerwerk herzustellen, ebenso die Widerlager der an die bestehenden Strassendurchlässe anschliessenden Brücken der Linie Hliboka—Sereth.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Reichsstrasse von Unter-Wikow nach Mardzina durch die Linie Radautz—Frassin (Brodina), bezw. der Reichsstrasse von Tereblestie nach Sereth durch die Linie Hliboka—Sereth ist die im Einvernehmen mit dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Landesregierung in Czernowitz einzuholen.

Hinsichtlich der im Einvernehmen mit dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu treffenden Detailbestimmungen für die Benützung der Bezirksstrasse von Radautz nach Karlsberg zur Anlage eines Theiles der Linie Radautz—Frassin (Brodina) ist die Zustimmung des Radautzer Bezirksstrassencomité einzuholen und dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium nachzuweisen.

Die Anlage der Bahn auf den oben bezeichneten Reichsstrassen hat derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite vom Militärfuhrwerke benützt werden kann.

Bei bestehenden und von der Bahn mitzubenützenden Strassenobjecten ist der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium für die im Einverständnisse mit den competenten Strassenbehörden aus diesem Anlasse projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein.

8. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und nach dem auf der Localbahn Budweis-Salnau zur Ausführung gelangten Oberbausysteme XX der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 23 kg Gewicht per laufendes Meter und 12 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Bei der Linie von Hliboka nach Sereth ist die Verwendung von altbrauchbaren Flussstahlschienen im Gewichte von 31·7 kg per laufendes Meter unter der Voraussetzung gestattet, dass das Materiale keine grössere Inanspruchnahme erleidet als 1000 kg per Quadratcentimeter.

In jenen Strecken der Linie Radautz—Frassin (Brodina) und Hliboka—Sereth, in welchen die Bahn auf der Reichsstrasse geführt werden sollte, sind Rillenschienen zu verwenden.

Die Construction dieses letzteren Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Der Schotterkörper hat in den Strecken mit eigenem Unterbau sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

9. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz, endlich Wärterhäuser auch aus Blockwänden hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium in speciellen Fällen angeordnet werden oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

10. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedigungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift „Achtung auf den Zug!“

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

11. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als der seinerzeitigen betriebführenden Verwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

12. Betriebseinrichtungen.

Die Bahnen sind mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzten Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich derselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Czernowitz zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahnen in die Anschlussstationen Nepołokoutz, Radautz und Hliboka, sowie die an der Abzweigstelle der Linie Hliboka—Sereth aus der freien Strecke zwischen den Stationen Hliboka und Czerepkoutz herzustellenden Signal- und Weichensicherungsanlagen sind in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführende Verwaltung abzuschliessenden Vereinbarungen einzubeziehen.

Die Bahnen sind mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und hat der Concessionär wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

13. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel (Locomotiven, Personenwagen, Dienstwagen, Lastwagen) erfolgt durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführende Verwaltung gegen Zahlung eines Betrages von 180.000 fl. für die Linie Nepołokoutz—Wiżnitz, von 181.000 fl. für die Linie Radautz—Frassin (Brodina) und von 60.000 fl. für die Linie Hliboka—Sereth Seitens des Concessionärs und in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf im voll ausgerüsteten Zustande 10 t nicht überschreiten.

14. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen, zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

15. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

16. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

17. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Der Concessionär verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

Wien, am 30. September 1895.

Der Leiter des k. k. Handelsministeriums:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von der Station Suczawa-Itzkany in die Stadt Suczawa.

Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von der Station Suczawa-Itzkany in die Stadt Suczawa ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten. Die maximale Fahrgeschwindigkeit wird vorläufig, wie folgt, festgesetzt: In den im Niveau der Reichsstrasse geführten Bahnstrecken, sowie innerhalb der Stadt Suczawa mit 12 km per Stunde, jedoch in der Strecke von der Landwehrkaserne (km 3·7) bis zur St. Nikolaus-Kirche (km 4·0/1) mit 8 km, in den übrigen Bahnstrecken mit 20 km per Stunde. Weitere Bestimmungen bezüglich der an einzelnen Stellen einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit bleiben dem Ergebnisse der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahnlinie vorbehalten.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von dem genannten Amte zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Concessionär hat während des Baues und der Betriebsführung allen Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt dem Concessionär die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von dem Concessionär, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters bleibt dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

2. Trasse.

Die circa 5 km lange Bahn beginnt in der Station Suczawa-Itzkany der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, wendet sich sodann nach Süden, übersetzt den Suczawafluss unterhalb der Reichstrassenbrücke, zieht in weiterer Folge längs der nach Suczawa führenden Reichsstrasse, verlässt dieselbe bei Beginn der Vorstadt Alt-Itzkany, entwickelt sich hierauf am östlichen Abhange des Zamkaberges, tritt schliesslich in das innere Weichbild der Stadt Suczawa und endet auf dem Viehmarktplatze dieser Stadt.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass der Einmündung der Localbahn in die Station Suczawa-Itzkany der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Jassy herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen (Punkt 12, drittletzter Absatz), sowie wegen Mitbenützung des genannten Anschlussbahnhofes, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführende Verwaltung anzustreben, wobei für thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber etwa abgeschlossene Uebereinkommen sind dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche desselben, falls eine Einigung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicheren Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 150 m betragen.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium erlassenen diesbezüglichen Vorschriften massgebend.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 150 m hat unter Zugrundelegung der Constante 3000 innerhalb jener Strecken zu erfolgen, in welchen die Fahrgeschwindigkeit 15 km per Stunde überschreitet.

Als grösste Neigung der Bahn in den geraden Strecken wird 40 Permille festgesetzt.

In den Bögen hat eine entsprechende Ermässigung der Bahnneigung im Sinne der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette zur Ausführung zu gelangen.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in der Station Suczawa 3 Permille nicht übersteigen.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im allgemeinen 4·5 m zu betragen.

Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleiseachse mindestens 1·8 m zu betragen.

In den mit Häusern besetzten Strassen ist zwischen den beiderseitigen Hausfluchten und der Geleiseachse eine Entfernung von mindestens 3 m einzuhalten.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a) und b) der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; für die Suczawa-Brücke ist die Anwendung von Holzconstructionen und hölzernen Mitteljochen gestattet.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

7. Strassenbenützung.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benützung der Reichsstrasse von Itzkany nach Suczawa ist die im Einvernehmen mit dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu ertheilende Genehmigung der k. k. Landesregierung in Czernowitz einzuholen.

Die Anlage der Bahn innerhalb der Strasse hat derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Breite der Reichsstrasse vom Militärfuhrwerke benützt werden kann.

8. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen. Die Verwendung von altbrauchbaren Flussstahlschienen von 26 kg oder einem grösseren Gewicht per laufendes Meter ist gestattet.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 22 cm und Höhe 15 cm. In Bahnstrecken mit Neigungen bis ausschliesslich 25 Permille können 10 Unterlagsplatten per Schienenlänge verwendet werden, in Steigungen von 25 Permille und darüber sind alle Schienenbefestigungsstellen mit Unterlagsplatten zu versehen. In jenen Strecken, woselbst die Bahn auf der Reichsstrasse geführt werden sollte, sind Rillenschienen zu verwenden. Die Construction dieses letzteren Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

An den Kreuzungsstellen der Bahn mit städtischen Gassen, ferner dort, wo die Bahn von einer Gassenseite auf die andere übersetzt oder über öffentliche Plätze geführt wird, sind Leithölzer anzubringen, und ist der Raum zwischen den letzteren, dann je ein Streifen von 0·5 m Breite ausserhalb und längs derselben entsprechend zu pflastern. Im Uebrigen ist das Geleise innerhalb der benützten öffentlichen Communicationen bis in die Höhe der Schienenköpfe einzuschottern.

9. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Das Aufnahmsgebäude der Station Suczawa Stadt, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales

bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

10. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Einschnittsböschungen von mehr als 1·5 m Tiefe bei Gärten und Hausvorplätzen sind mit einem entsprechenden Geländer zu versehen.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug!"

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Enfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Neigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

11. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführende Verwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

Die Endstation Suczawa hat einen Passagierabort zu erhalten.

In Haltestellen sind im Bedarfsfalle gedeckte Warteräume herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

12. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Concessionärs hergestellt werden sollte, hat sich derselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Czernowitz zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

In der Abzweigestation Suczawa ist ein Distanzsignal herzustellen, dessen Stellung in entsprechende Abhängigkeit von jener der Einfahrtsweichen zu bringen ist.

Die anlässlich der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstation herzustellende Signal- und Weichensicherungsanlage ist in die laut Punkt 3 dieser Bedingnisse mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als betriebführende Verwaltung abzuschliessende Vereinbarung einzubeziehen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten, und hat der Concessionär wegen Beschaffung dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. General-Direction der Oesterr Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt, unbeschadet der Bestimmungen, welche hierüber in dem mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrage zu treffen sein werden, die Entscheidung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

13. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen gegen Zahlung eines Betrages von 20.000 fl. Seitens des Concessionärs und in Gemässheit der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf in voll ausgerüstetem Zustande 14 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven dürfen nur mit Coaks gefeuert werden, und muss der Aschen- und Feuerkasten der Locomotiven derart verschliessbar sein, dass ein Herausfallen von Coaksstücken und ein Entfliegen von Funken sicher vermieden wird. Auch darf in der Nähe von Häusern das Feuer nicht geschürt werden, und ist in diesen Strecken ein Oeffnen der Thüren und Schieber der Aschen- und Feuerkasten der Locomotiven nicht gestattet.

14. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

15. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

16. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministerums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 30. September 1895.

Der Leiter des k. k. Handelsministeriums:

Wittek m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe, eventuell für eine Dampftramway vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen bei Freihöfen.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Wenzel Formánek in Königgrätz mit dem Erlasse vom 20. September 1894, Z. 48.624 (Verordnungs-Blatt Nr. 119 vom 18. October 1894), ertheilte und mit dem Erlasse vom 23. April 1895, Z. 20.605 (Verordnungs-Blatt Nr. 60 vom 23. Mai 1895), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe, eventuell für eine Dampftramway vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen bei Freihöfen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 9. October 1895. Z. 58.357.

Concessionirung eines öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Lagerhauses in Eger.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium dem Civilingenieur Johann Siegl in Eger und dem Privaten Moriz Fleischer in Kuttenplan die Concession zur Errichtung und zum Betriebe eines unter der Firma „Oeffentliches Lagerhaus in Eger Johann Siegl & Cie." zu protokollirenden öffentlichen, mit einem Freilager verbundenen Lagerhauses in Eger ertheilt.

Wien, am 2. November 1895. Nr. 37.830.

Eröffnung des Betriebes auf den beiden restlichen Theilstrecken Bahnhof A.T.E.—Turner Park und Turner Park—Eichwald der Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Teplitz-Eichwald.

Auf der schmalspurigen Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Teplitz-Eichwald ist am 7. August d. J. die Theilstrecke Bahnhof A.T.E.—Turner Park, und am 14. October d. J. die Fortsetzung derselben bis Eichwald mit den Stationen, bezw. Haltestellen Stefaniestrasse, Neumühle, Weisskirchlitz, Kreuzschänke, Zuckmantel, Rudolfshütte, Tischau (Anhöhe), Nieder- und Ober-Eichwald eröffnet und die genannte Kleinbahn an dem letztbezeichneten Tage sonach in ihrer vollen Ausdehnung dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 7. November bemerkte Abgeordneter Mauthner, dass in neuester Zeit die Reclamationen in Frachtangelegenheiten, falls dieselben nicht von Bezugsberechtigten, sondern vom Aufgeber des Gutes, insofern der Empfänger die Fracht gezahlt hat, oder von einem Reclamationsbureau eingebracht worden, nur auf Grund einer gestempelten Vollmacht oder Cession vorgenommen werden können. Dies bedeute eine besonders harte Belastung, weil die einzelnen reclamirten Beträge häufig die Gebühr nicht erreichen. Dieser Vorgang schrecke von der Erhebung von Reclamationen ab. Er ersuchte den Finanzminister, es bei dem früheren Vorgange bewenden zu lassen.

Finanzminister Dr. Ritter v. Biliński

erwiderte zunächst dem Abgeordneten Mauthner, er könne auf dessen Anregungen, wenn auch nicht als Finanzminister, so doch als früherer Chef der Verwaltung eines grossen Bahncomplexes antworten. Was die Reclamationen anbelange, so werde diesfalls entschieden zu weit gegangen. Jetzt werde nahezu jeder Frachtbrief reclamirt, und es werden Frachtbriefe nach dem Gewichte an die Reclamationsbureaux verkauft. Hiedurch werde der Dienst ausserordentlich erschwert, da die Bahnen dadurch eine übermässige Anzahl von Controlbeamten benöthigen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Schneebergbahn. (Theilstrecke Fischau—Puchberg und Puchberg—Schneeberg: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 31. October die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Josef Tauber, Ingenieur in Wien, vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecken Fischau—Puchberg und Puchberg—Schneeberg der Schneebergbahn die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. Unter Einem wird die k. k. Statthalterei beauftragt, die Erörterung der Stationsfragen unmittelbar der politischen Begehung vorangehen zu lassen. [H.-M.-Z. 57.992.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau: Herstellung einer Huntebahn.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8. Juli durchgeführten politischen Begehung wurde für die Errichtung einer Huntebahn von der auf den Parcellen 111/1 und 112/1 in Settenz bestehenden Fabrik der Firma Gebrüder Dudek zur Rampe des Güterschuppens in der Station Settenz der Bauconsens ertheilt. [4. October. Z. 57.775.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Herstellung in Baden.) Für Zwecke des Carl Hübler wurde in der Station Baden-Frachtenbahnhof eine provisorische Kohlenrutsche hergestellt. [6. October, Z. 58.222.]

— (Herstellung eines Durchlasses.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 2. October durchgeführten Localverhandlung wurde für die Herstellung eines Durchlasses in km 0·0/1 der von der Papierfabrik des Emil Hamburger in Blindendorf zu der Station Ternitz führenden Rollbahn, sowie für die theilweise Verlegung des an der Südbahngrenze führenden Wassergrabens der Bauconsens ertheilt. [16. October, Z. 60.343.]

— (Auszugsgeleise in Graz.) Für Verkehrszwecke wurde am nördlichen Bahnhofende in der Station Graz ein Auszugsgeleise hergestellt. [24. Juni, Z. 36.707.]

— (Linie Mödling—Laxenburg: Bauliche Veränderung in km 1·3.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 27. September durchgeführten politischen Begehung wurde für die Umgestaltung der in km 1·3 an der Uebersetzung der Wien-Triester Reichsstrasse befindlichen Handschranken in Zugschranken der Bauconsens ertheilt. [16. October, Z. 60.344.]

— (Linie Wien—Pottendorf: Errichtung eines Nebengebäudes.) Bei Wächterhaus Nr. 33/1 wurde ein Nebengebäude hergestellt. [21. September, Z. 55.310.]

Graz-Köflacher Eisenbahn (im Betriebe der Südbahn). (Linie Graz—Köflach: Uebertragung eines Stallgebäudes.) Das Project für die Uebertragung des Stallgebäudes vom Wächterhause Nr. 14 a zum Nebengebäude der Station Rosenthal wurde genehmigt. (5. October, Z. 57.779.)

Ostgalizische Localbahnen. (Verlängerung des Bautermins für die Theilstrecke Ostrów—Kopyczyńce.) Die beantragte Erstreckung des derzeit bis zum 30. Juni 1896 festgesetzten Bauvollendungstermines für die Theilstrecke Ostrów—Kopyczyńce der Ostgalizischen Localbahnen bis Ende October 1896 wurde genehmigt. [17. September, Z. 52.711.]

Localbahn Rakonitz-Petschau. (Normalpläne für Unter-, Ober- und Hochbau.) Die vom Landesausschuss in Prag vorgelegten, beim Baue der Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung Protiwitz-Buchau anzuwendenden Normalpläne für Unter-, Ober- und Hochbau wurden genehmigt. [29. October, H.-M.-Z. 62.355.]

Localbahn Starkenbach - Rochlitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 2. und 3. Juli durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Starkenbach der Linie Chlumetz—Parschnitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Rochlitz hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn genehmigt. [29. October, H.-M.-Z. 59.105.]

Kleinbahn von Beraun nach Koněpruš. (Variante der Theilstrecke Beraun—Königshof: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 29. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Baufirma Schön & Söhne in Prag vorgelegten Detailprojectes einer Variante der Theilstrecke Beraun—Königshof der schmalspurigen, ausschliesslich dem Personenverkehre dienenden Kleinbahn von Beraun nach Koněpruš und zur Königshofer Cementfabrik die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 61.022.]

Neue Wiener Tramway - Gesellschaft. (Politische Begehung) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung, betreffend das Ansuchen der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft wegen definitiven Bestandes der provisorischen Ausweiche zwischen den Häusern 14 und 16 in der Niederhofgasse im XII. Bezirk der Linie Opernring—Meidling auf den 12. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 21.127.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Am 13. September fand im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Schnellzugs-Locomotive mit gutem Ergebnisse statt. Die Locomotive, welche der Kategorie II c angehört und die Bahninventars-Nummer 244 trägt, wurde nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 21. Juli 1876, Z. 16.714, genehmigten Typenplänen im Jahre 1877 in der Wr.-Neustädter Locomotivfabrik neu erbaut und im Jahre 1895 in der Werkstätte Knittelfeld reconstruirt. Der Kessel der Locomotive wurde laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und hat dieselbe anstandslos bestanden. Die Maschine hat im Ganzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist; Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in einem eigenen Gestell liegen, die vierte Achse liegt unter der Feuerbüchse. Die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt. Die Locomotive hat waagrechte aussenliegende Rahmen, die Steuerung ist nach Stephenson hergestellt, ist aussenliegend und geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der dritten und vierten Achse Winkelhebel-Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, weiters ist die Locomotive noch mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach System Anschütz-Scheu (Nr. 7), Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose, Vacuumbremse, auf den Tender und Wagenzug wirkend, Dampfheizungseinrichtung und Geschwindigkeitsmesser versehen. Das Gesammtgewicht beträgt bei dieser Locomotive in ausgerüstetem Zustande 43·5 Tonnen. Die Spurweite derselben ist normal. Die Probefahrt wurde auf der 22·2 km langen Theilstrecke der k. k

Staatsbahnen Knittelfeld—St. Michael unternommen und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 90 km und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 63 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das nach jeder Richtung günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung wurde die vorbeschriebene Locomotive Seitens der Commission dem öffentlichen Zugsverkehr auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 63.413.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung von acht Schlafwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Typenpläne für die auf den gesellschaftlichen Linien verkehrenden und der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft gehörenden Wagen Nr. 28, 53, 93, 95, 96, 103, 117 und 118 genehmigt. [Z. 58.639.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung zweier Salzsäure-Transportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat gestattet, dass die vom Oesterr. Verein für chemische und metallurgische Production in Aussig a. d. Elbe bei der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Smichow bestellten zwei zweiachsigen Wagen mit Bremse und je zwölf eingebauten Thongefässen für Salzsäure-Transporte, welche mit unwesentlichen Aenderungen nach dem bereits mit Handelsministerial-Erlass vom 27. April 1894, Z. 14.532, genehmigten Typenplänen erbaut werden sollen, in den Fahrpark der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft unter Inventarnummer 40.813 und 40.814 eingestellt werden. [Z. 61.643.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachstehend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 29. October dem Reichstagsabgeordneten Michael Kende für eine von der Station Forró-Encs der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Gibárt, Kér, Abauj-Szántó, Felsö-Golop, Alsó-Golop, Tállya, Monok, Ráska und die Gemarkung der Gemeinde Ond in der Station Szerencs der Linien Püspök—Ladány—Debreczen—Miskolcz und Szerencs—Marmaros-Sziget, eventuell von Ond aus über die Gemarkung der Gemeinde Mád in der Haltestelle Mád-Zombor (nächst Szerencs) mit der Linie Püspök-Ladány—Debreczen—Miskolcz verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 29. October, Z. 65.306, dem Obergespan Eugen Rónay für eine im Bereiche des Torontáler Comitates von Katalinfalva aus über Kis-Torák und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Torák bis Magyar-Ittebe, eventuell bis Szerb-Ittebe führende schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 29. October, Z. 67.511, dem Reichstagsabgeordneten Dr. Paul Mandel und dem Advocaten Dr. Carl Hajós für eine von der Station Csömödér der Linie Kis-Czell—Csáktornya der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Westungarischen (Transdanubischen) Localbahnen abzweigende, im Bereiche des Zalaer Comitates über Páka, Dömeföld, Kángavár, Lasztonya und die Gemarkung der Gemeinde Várföld bis Bárok-Szent-György führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung neuer Schnellzugslocomotiven.) Wie aus Budapest berichtet wird, finden derzeit auf der Strecke Budapest—Pressburg Versuche mit neuen Schnellzugslocomotiven statt, welche in der Maschinenwerkstätte der kgl. Ungarischen Staatbahnen hergestellt werden und am 1. Mai künftigen Jahres in Verwendung kommen sollen. Die in colossalen Proportionen hergestellte Probemaschine verkehrt derzeit mit einem Zuge, bestehend aus 16 Waggons und dem Tender (200 t) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 95 km per Stunde nach Pressburg. Eine derartige Geschwindigkeit ist auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen bisher noch nicht erreicht worden. Ein auf dem Zuge befindlicher sinnreicher Apparat stellt die Geschwindigkeit der Maschine graphisch dar und controlirt etwa noch bestehende Mängel derselben. In Folge dieses günstigen Resultates beabsichtigt die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, die Geschwindigkeit der Schnellzüge auf 90 km in der Stunde zu erhöhen. Die erhöhte Fahrgeschwindigkeit erfordert naturgemäss ein stärkeres Schienenmaterial, weshalb auf der Linie Pressburg—Budapest schon seit Monaten an dem Austausche der bisherigen Schienen gegen sogenannte „Goliathschienen" gearbeitet wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Pandora" von Santos.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 8. October nach 37tägiger Fahrt mit 14 Passagieren und 2635 Gewichtstonnen factischer Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,816.500 kg Kaffee (hievon 30.000 kg für Venedig, 15.000 kg für Smyrna); aus Rio de Janeiro 800.760 kg Kaffee (hievon 9000 kg für Venedig), 4430 kg Häute (für Corfu); aus Bahia 12.900 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,633.460 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 8. bis zum 14. November.

Adriatischer Dienst.

8. November, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Oreste", Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

8. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole, nach Venedig.

9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

11. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer, nach Venedig.

12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

13. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Mocole, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

9. November, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Galatea", Capitän G. Vitaglich, nach Smyrna, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè Khios und Mytilene.

11. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Achille", Capitän R. Colledani, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto, überdies nach Burgas, Varna, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

12. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, Syrien und Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Rhodus, Khios, Smyrna und Dardanellen. Ueberschiffung in Alexandrien nach Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca und Limassol.

14. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Medea", Capitän A. Leva, nach Constantinopel und Braila mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Kustendje, Odessa, Sulina und Galatz. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Khios und Smyrna, und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. November um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela", Capitän A. Mitis, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. December, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . .", Capitän . . . . . ., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

20. Novbr., Dampfer „Pandora", Capitän G. Klausberger, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCIX. Stückes.) Das am 7. November herausgegebene CCIX. Stück enthält unter

Nr. 1569: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 4. November 1895, Z. 12.887, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Zell am See.

Nr. 1570: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. November 1895, Z. 172.084, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Gerichtsbezirken Lancut und Dubiecko in Galizien nach Böhmen.

— (Inhalt des CCX. Stückes.) Das am 8. November herausgegebene CCX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1571: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 31. October 1895, Z. 89.364, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen serbischer Provenienz aus Steinbruch in Ungarn nach Galizien.

Nr. 1572: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 2. November 1895, Z. 21.789/IV, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen serbischer Provenienz aus Steinbruch in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1573: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. November 1895, Z. 106.455, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Fettschweinen aus dem Stadtgebiete Raab, der Mastanstalt Barcs und aus Gyires in Ungarn nach Wien St. Marx.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat October 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten October 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten October 1895
		vom ersten bis letzten October		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	71.620	49.411	39.719	81.312
Darunter wichtige Waaren:				
Dextrin	2.910	—	191	2.719
Fettwaaren	1.953	1.590	1.022	2.521
Kaffee	1.540	800	730	1.610
Wein	3.898	1.493	1.834	3.557
Zucker	43.049	40.873	29.660	54.262
Diverse	18.270	4.655	6.282	16.643
Assecuranzwerth . . fl.	2,638.333	1,652.105	1,290.903	2,999.535

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten October 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten October 1895
		vom ersten bis letzten October		
Lagerscheine:				
Stück	62	1	3	60
Versicherungswerth . fl.	133.100	1.000	5.600	128.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	36.700	—	3.100	33.600

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat October 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten October 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten October 1895
		vom ersten bis letzten October		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	50.455	60.607	21.937	89.125
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	9.723	20.163	—	29.886
Hafer	7.977	29.491	7.050	30.418
Korn	13.468	7.227	7.333	13.362
Mais	12.029	—	6.163	5.866
Reps	4.229	—	—	4.229
Diverse	3.029	3.726	1.391	5.364
Assecuranzwerth . . fl.	362.800	422.650	149.620	635.830

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten October 1895	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten October 1895
		vom ersten bis letzten October		
Lagerscheine:				
Stück	1	1	2	—
Versicherungswerth . fl.	7.400	21.000	28.400	—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro October 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	8388·15	1774·23	3493·29	6619·04
Roggen	742·96	2210·93	1006·54	1947·35
Gerste	696·89	1472·25	801·83	1367·31
Hafer	458·62	306·85	424·10	341·37
Mais	1895·61	101·00	598·06	1398·55
Mehl	1130·16	102·00	552·25	679·91
Wein	4006·90	50·18	1256·14	2800·94
Verschiedene	547·65	2508·81	117·63	1938·83
Zusammen	17866·94	8476·25	9249·84	17093·35
Versicherungswerth	246.050	89.150	79.300	255.900

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	17	8	4	21
Versicherungswerth	51.945	23.900	6.450	69.395
Abgesondert übertragene Warrants	4	2	3	3
Versicherungswerth	6.150	2.900	4.450	4.600
Lombardbetrag	2.400	1.000	1.600	1.800

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Internationaler Rundreiseverkehr zwischen Italien einerseits und Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz andererseits.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 1. December 1895 gelangt zu dem vom 1. April 1891 ab giltigen Tarif für den internationalen Rundreiseverkehr zwischen Italien einerseits und Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz andererseits der Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Wien, am 7. November 1895. [853]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag VIII zur Tarifübersicht.

Zur Uebersicht der Personen-, Gepäck- und Gütertarife der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen vom 1. Februar 1895 gelangt des Nachtrag VIII, enthaltend die bis 1. November 1895 eingetretenen Aenderungen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von je 10 kr. bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 8. November 1895. [854]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VIII zum Tarife Theil II, Heft 4.

Mit 1. December 1895 tritt der Nachtrag VIII zum Tarife Theil II, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung von Frachtsätzen.
II. Einbeziehung der Station Wien-Praterquai.
III. Aenderung der speciellen Tarifbestimmungen.
IV. Aenderung von Stationsnamen.
V. Ausserkraftsetzung der Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der Eperjes-Bártfaer Localeisenbahn.
VI. Einbeziehung neuer ungarischer Stationen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 8. November 1895. [855]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Wien und Constantza über Verciorova und Predeal.

Einführung directer Fahrkarten und Gepäckstaxen.

Vom 13. November 1895 ab werden zwischen Wien Staats- und Nordbahnhof und Constantza directe Fahrkarten ausgegeben und directe Gepäckstaxen eingeführt.

Ueber Verciorova findet directe Personen- und Gepäcksabfertigung von und nach Staats- und Nordbahnhof, über Predeal nur von und nach Wien Staatsbahnhof statt.

Die Fahrpreise und Gepäckstaxen betragen:

	Classe I.	Classe II.	Gepäcksfracht für je 10 kg für die Strecken a) ohne Freigepäck	b) mit Freigepäck
	Francs			
Ueber Verciorova Wien—Constantza . .	86·85	64·85	1·40	3·07
Ueber Predeal Wien—Constantza . .	72·55	52·25	1·40	1·82

Im Uebrigen finden auf diesen Verkehr die Bestimmungen des directen Personen- und Gepäckstarifes vom 1. Mai 1894 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personen- und Gepäcksverkehr Anwendung.

Wien, am 9. November 1895. [856]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und des Nachtrages III zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 2. December 1895 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Sübbahn-Gesellschaft in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderungen des ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeigers und des Nachtrages I hiezu.

Mit 2. December 1895 gelangt weiters der Nachtrag III zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

I. Die durch den obbezeichneten Nachtrag III zum Kilometerzeiger bedingten Anderungen und
II. Berichtigungen.

Exemplare dieser Nachträge sind ab 2. December 1895 bei der gesellschaftlichen Betriebs-Direction in Budapest, sowie durch die Stationen (in Wien, Südbahnhof, bei der Cassa V für Rundreisebillets) um den Preis von zehn Hellern pro Exemplar des Nachtrages III zum Kilometerzeiger, bezw. des Nachtrages III zu den Stationstarifen zu beziehen.

Wien, am 6. November 1895. [857]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung neuer Tarifhefte.

Am 1. Jänner 1896 gelangen im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande, Theil II
das Tarifheft 1 vom 1. October 1890 nebst Nachtrag I—XI
„ „ 2 „ 1. Juli 1892 „ „ I—V
„ „ 3 „ 1. Jänner 1894 „ „ I—III
gänzlich zur Aufhebung.

An deren Stelle treten am 1. Jänner 1896 folgende neue Tarifhefte in Kraft, und zwar:

Tarifheft 1 für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, sowie der Station Görlitz Sächsische Staatsbahnen einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmischen Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn (westlich und südlich Oderberg), Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie), Oesterreichischen Nordwest- und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn nebst Localbahnen, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nebst den vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen in Ober- und Niederösterreich nördlich der Donau, in Böhmen, Mähren und Schlesien, sowie der Linie Klosterneuburg—Wien—Schwechat und der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Tarifheft 2 für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Halle, Königsberg und Stettin einerseits und den oben bei Tarifheft 1 genannten österreichischen Stationen andererseits.

Das am 1. August 1893 unter der Bezeichnung „Heft 4“ eingeführte Tarifheft erhält am 1. Jänner 1896 die Bezeichnung „Heft 3“.

Die neuen Tarifhefte enthalten theils Frachtermässigungen und Tariferweiterungen, theils Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen.

Wien, am 7. November 1895. [858]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. (Neue Tarifnachträge.) Am 1. November traten die Nachträge XII zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes, Theil II vom 1. August 1891, in Kraft. Dieselben enthalten u. A. Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Aenderungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, Aufnahme der belgischen Stationen Bormenville, Bruxelles (Rue des Comédiens), Hayettes, Jemappes (Raccordement Ansar), Tourpes und Vignée, Aufnahme der Station Breslau, Freiburger Bahnhof, des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, der Stationen Eschede und Unterlüss des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover und der Stationen Eibenstock, Mylau Bahnhof, Mylau Haltestelle, Neundorf i. V. und Reichenbach i. V. (unterer Bahnhof) der Sächsischen Staatsbahn, Aenderungen des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 16 für besondere Artikel im Verkehr mit den belgischen Seehafenstationen und Terneuzen transit, Aenderungen von Stationsnamen und verschiedene Berichtigungen.

Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und Verkehrsbureaux der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Süd-Ostpreussischer Verband. (Ausnahmetarif für Weizen etc.) Der am 1. October im Verkehr nach den Seehafenstationen im Gruppen- und Wechselverkehr der preussischen Staatsbahnen eingeführte Ausnahmetarif für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchte, Raps- und Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnisse und Kaffee-Ersatzmittel, aus Getreide oder Mühlenerzeugnissen hergestellte, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien trat am 1. November 1895 auch im Süd-Ostpreussischen Verband für den Verkehr zwischen den Verbandsstationen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Ostpreussischen Südbahn andererseits in Kraft. Die Frachtsätze sind bei diesen Stationen zu erfahren.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Baue von Seeschiffen.) Mit Giltigkeit vom 1. November wurde der Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Baue von Seeschiffen auf die zum Specialtarif I gehörigen Gegenstände: Niete, Nägel, Schrauben, Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern, Drahtseile und Schiffsketten, sowie auf sämmtliche zum Baue von Seeschiffen dienende Gegenstände des Specialtarifes II ausgedehnt. Ferner erhalten die Anwendungsbestimmungen des erwähnten Ausnahmetarifes eine anderweite Fassung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Erze.) Für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkies-Abbränden), Kupfererz-Abbränden (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Converterschlacken zum Hochofenbetrieb von den bayerischen Stationen Amberg und Heufeld nach Vienenburg gelangen vom 10. November ab folgende Ausnahme-Frachtsätze zur Berechnung:

von Amberg nach Vienenburg 0·83 Mk. } für 100 kg.
„ Heufeld „ „ 1·15 „ }

Diese Ausnahme-Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche an Hochofenwerke gerichtet und in den Frachtbriefen ausdrücklich als zum Hochofenbetrieb bestimmt bezeichnet sind, unter nachstehenden Bedingungen:

1. Es sind mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen aufzugeben.
2. Der Frachtberechnung nach den bezeichneten Sätzen wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, wobei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12·5 und 15 t
   a) das Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 12·5 t nur für 10 t,
   b) das Ladegewicht von mehr als 12·5 t aber weniger als 15 t nur für 12·5 t
   gerechnet wird.

Stellt sich indessen das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht nach den Ausnahmesätzen für das letztere berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Specialtarifes III eine niedrigere Fracht, so wird diese erhoben.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Ausnahmetarif 3.) Mit dem 19. November a. St./1. December n. St. tritt für die Beförderung von Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff und Strohzellstoff (Ausnahmetarif 3 des Tarifes vom 26. Februar a. St./10. März n. St. 1893) von Kirnbach (Station der Badischen Staatsbahn) nach Sosnowice (W.W. und J.D.E.) ein directer Frachtsatz von 3·45 Mk. für 100 kg in Kraft, welcher für Sendungen nach Sosnowice (W.W. und J.D.E.) transito um 0·03 Mk. ermässigt wird.

Ferner werden von dem gedachten Tage ab die Stationen Karlsruhe (Rangirbahnhof) und Mülhausen im Elsass Nord mit den für Karlsruhe Hauptbahnhof, bezw. Mülhausen im Elsass bestehenden Frachtsätzen in den Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr aufgenommen.

— (Einbeziehung der Station Troppau in den Tarif.) Mit dem 8. November a. St./20. November n. St. wurde die Station Troppau in den Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Theil II, Heft 2 vom 20. Jänner a. St./1. Februar n. St. 1895, mit directen Frachtsätzen für Sendungen nach Sosnowice transito (zur Weiterbeförderung nach Stationen östlich der Linie Landwarowo—Bialystok—Brest—Kowel) aufgenommen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den Verbandsstationen des genannten Tarifes zu erfahren.

Ostdeutsch - Hessischer Güterverkehr. (Aufnahme von Stationen in den Tarif.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen des Directionsbezirkes Breslau, und zwar Christianstadt voraussichtlich am 1. November, Hartliebsdorf und Neudorf a. Gr. voraussichtlich am 1. December d. J. in den Tarif für den obenbezeichnetsn Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1802	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, u. zw.: Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlicher Thon) der Position 7—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podlešin	Vyšehrad	Bei Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende April 1896	Localtarif	Keiner	10 kr		Im Kartirungswege		Für die Ueberführung jedes beladenen Wagens von Podlešin nach Sehlan wird eine Gebühr von 30 kr. erhoben
1803	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kohle	Bilin Bruch Brüx A.T.E. Dux-Ladowitz Dux A.T.E. Dux-Liptitz Kosten Ossegg-Riesenberg Teplitz-Waldthor Triebschitz	Ossegg	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 7·0 5·0 7·0 7·0 7·0 5·0 5·0 7·0 7·0 11·8	4·0 2·0 4·0 3·0 3·0 1·5 2·0 4·0 2·0 7·0	3·0 3·0 3·0 4·0 4·0 3·5 3·0 3·0 5·0 4·8	Im Kartirungswege		Diese Frachtsätze gelten nur für Kohle, welche als Heizkohle bei den Entwässerungs-Arbeiten der inundirten Schächte in Ossegg verwendet wird
1804	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle in Fässern oder Cisternenwagen etc., sowie leere gebrauchte Petroleum- oder sonstige Mineralöl-Fässer (auch eiserne)	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) — Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Kreuzern österr. Währung

Nach	Borysław	Drohobycz	Fulsztyn-Gleboka	Gorlice	Grybów	Iwonicz	Jasło	Kolomea	Krosno	Lemberg	Marcinkowice	Neu-Sandez	Olszanica	Posada-Chyrowska	Rymanów	Skolyszyn	Stanislau	Ustrzyki	Zagórz	Zagórzany	Von Trzebinia K.F.N.B.
Bludenz	144	143	143	124	122	128	126	160	128	143	118	119	133	137	129	125	155	135	132	124	106
Bregenz	148	148	148	129	127	133	131	164	132	148	123	124	138	142	134	130	160	140	136	128	111
Buchs	147	146	146	128	125	132	129	163	131	146	121	122	136	140	132	128	158	138	135	127	110
Feldkirch	145	144	144	126	124	130	128	161	130	144	120	120	136	139	131	127	156	136	134	126	108
Lindau (B.St.B. und k.k.ö.St.B.)	148	148	148	129	127	133	131	164	132	148	123	124	138	142	134	130	160	140	136	128	111
St. Margarethen	149	148	148	129	127	134	131	164	133	148	124	124	139	142	134	130	160	140	137	129	112
Dornbirn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110
Hohenems	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109
Rankweil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109
Strassenhaus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1805	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, der Pos. K—2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Czudec	Rzeszów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	7 kr.	6 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
1806	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Tarif-Classe C der Pos. S—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Bogoniowice-Ciężkowice Gromnik	Przemyśl	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 36 34	kr. 34 32	kr. 2 2	Im Kartirungswege		
1807	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Drainröhren der Pos. D—12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podłęże	Stryj	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen von der Güterverwaltung in Strzałków oder Podhorce mit der Bestimmung zu landwirthschaftlichen Meliorationen unter der eigenen Adresse bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	52 kr.	38 kr.	14 kr.	Im Kartirungswege		
1808	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cellulose, insoweit dieselbe nach den Classen II—A—C tarifirt wird	M.-Ostrau transito (für Sendungen von Rattimau)	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito Wien Nordbahnhof transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	43·5 kr. 43·3 kr.	35·9 kr. 35·6 kr.	7·6 kr. 7·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1809	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes via B.-Trübau—Triebitz	Mähr.-Trübau	**Auflieferung eines Minimalquantums von 200 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife	45 kr.	40 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
1810	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Altkladno Kladno Neukladno Buschtěhrad Duby — Střebichovic-Vinařič (auch Libusiner Schacht)	Bubenč Bahnhof (via Kralup)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Keine directen Frachtsätze — 18·1 kr.	14·6 kr. — 14·6 kr.	— 3·5 kr.	Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen an industrielle Etablissements, welche durch ein Zweiggeleise mit der Hauptlinie der St.E.G. in Bubenč verbunden sind
1811	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks — Niederschles. Coaks	Sämmtlichen Stationen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco	Trautmannsdorf Wilfleinsdorf Bruck a. d. L. Localbahn loco und transit für Stationen der Strecke Bruck—Hainburg — Grammat-Neusiedl loco und transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zum Ausnahmstarif vom 1. März 1888	Verschieden		13·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
1812	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup oder Bubna	Smiřitz Sedletz-Kuttenberg Kuttenberg Stadtbahnhof Žiželitz Goltsch-Jenikau Königgrätz Libňowes Neubidschow Chlumetz Wrdy-Bučic, Žleb und Močovic Leschtina Gr.-Wossek Poděbrad Časlau loco Ronov (Localeisenbahn-Gesellschaft) Třemošnitz-Zawratetz	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. April 1895	Verschieden		Heller 14 5·6 7·6 6 6 10 5·2 4 4 11·6 1·6 2 1 7·6 7·6 7·6	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Nebenstehende Nachlässe gelten auch für Kohle und Coaks von Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) nach den genannten Stationen, und werden die in diesen Relationen expedirten Kohlen- und Coakssendungen in das bedungene Minimalquantum von 2000 Tonnen einbezogen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1813	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Mittelsteine via Ottendorf	Halbstadt St.E.G. loco	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 200 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif vom 1. März 1888	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
1814	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kokes	Friedenshoffnungsgrube B.F. Friedenshoffnungsgrube N.M. Glückhilfgrube N.M. Egmontschacht und Mayrauschacht Gustav- und Abendröthegrube	Schönpriesen via Halbstadt—Tynist—Kolin—B. Brod	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** In vollen Wagenladungen und Erfüllung der im citirten Tarife enthaltenen Bedingungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohle und Kokes vom 1. Jänner 1889	Verschieden	40 Kreuzer		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens 31. März 1897, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschreibung: „via Halbstadt—Tynist—Kolin—B. Brod" tragen
1815	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889	Olmütz St.E.G. transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889	Verschieden		8·1 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Versender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 einzusenden sind, da sonst jeder Refactieanspruch erlischt	Die Sendungen müssen mit direct nach hinter Olmütz gelegenen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, und hat dieser Frachtnachlass für Sendungen nach Olmütz loco keine Giltigkeit
1816	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Coaks	Prag St.E.G. oder Bubna St.E.G.	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Floridsdorf	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	41 kr.		Im Kartirungswege		
				Bubna St.E.G.	Marchegg loco und transit				59·7 kr.	47 kr.	12·7 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1817	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle und Coaks	Neurode Wenzeslausgrube Rubengrube Möhlten Mittelsteine (St.E.G.) loco	Ottendorf loco (via Mittelsteine)	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889, resp. Localtarif der St.E.G., Theil II, Heft 7, vom 1. März 1888	Verschieden		2 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1897 einzusenden sind	
1818	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Brünn loco und transit (für Sendungen nach Stationen der K.F.N.B.) Schimitz und Königsfeld	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Theil II, Heft 7, Nachtrag IV des Localtarifes der St.E.G. vom 1. März 1888	Verschieden		4 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
1819	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesischer Coaks	Sämmtlichen Stationen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Wien (St.E.G.) loco und transit (für Stationen der Südbahn, k. k. österr. Staatsb. und Eisenbahn Wien-Aspang)	Für das 3000 Tonnen übersteigende Quantum. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif vom 1. Jänner 1889 und Ausnahmetarif der St.E.G. vom 1. März 1888	Verschieden		Kreuzer 1·8 7·9	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Für das 3000 Tonnen übersteigende Quantum wird der Nachlass von 1·8 kr. pro 100 kg nicht liquidirt
1820	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oberschlesische Kohle und Coaks	Mittelwalde transit	Pardubitz St.E.G. via Wildenschwert	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Jänner 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	31 Kreuzer		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen	Die Sendungen müssen in Pardubitz St.E.G. von dem Adressaten auch bezogen, resp. factisch vom Bahnhofe abgeführt werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1821	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889 und von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Olmütz (St.E.G.) loco Littau Müglitz Stefanau Budigsdorf Hohenstadt Blansko Kromau Mislitz Grussbach Schönau Laa Frättingsdorf Mistelbach Ladendorf Wolkersdorf Triebitz loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 und Nachtrag IV zu Theil II — Heft 7 des Localtarifes der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Verschieden		Kreuzer 6·6 7·9 7·4 7·9 7·4 5·4 2·0 7·0 10·0 10·0 5·0 5·0 5·0 5·0 3·3 4·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind längstens bis Ende März 1897 einzusenden	
					Triebitz transit (für Stationen der Localbahn Prossnitz-Triebitz exclusive Prossnitz)			Tarif vom 1. November 1892			2·4			
1822	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Pos. Z-1 der allgemeinen Güterclassification im Tarif-Theile I vom 1. Jänner 1893	Zwittau	Brüsau-Brünnlitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen: Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu den Localgütertarifen	Kreuzer 6·5	6·0	0·5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Böhm.-Trübau				7·9	6·5	1·4			
1823	Oesterr. Nordwestbahn		Güter der Classe B	Aussig Oe.N.W.B.	Trübenwasser	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	82 kr.	77 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		Zu dem Frachtsatze wird ein Portozuschlag der S.N.D.V.B. nicht eingehoben
1824	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Mauer- und Dachziegel	Königgrätz	Reichenberg	Unter Aufrechthaltung der laut dem Localtarife der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883 für den Ausnahmetarif 3 giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 27·1	kr. 22·0	kr. 5·1	Im Kartirungswege		
				Předměřitz	Reichenberg				26·6	22·0	4·6			
				Smiřitz	Reichenberg				25·9	22·0	3·9			
				Předměřitz	Tannwald transit				22·6	19·6	3·0			
				Smiřitz	Tannwald transit				21·9	19·6	2·3			
				Königgrätz	Tannwald transit				23·2	20·2	3·0			
1825	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier russischer Herkunft	Husiatyn transit	Bregenz, Buchs, Lindau (österr. u. bayer.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Tarifbestimmungen für den Grenzverkehr Russland—Vorarlberg und Lindau	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 7·59 Francs (Gold) b) 5·87 Francs (Gold)		Im Kartirungswege		
					St. Margrethen					a) 7·66 Francs (Gold) b) 5·92 Francs (Gold)				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 133. Wien, 14. November 1895. VIII. Jahrgang.

Des hohen Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 19. November zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Ober-Grafendorf nach Mank.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister in Mank, Wilhelm Wiletal, im Vereine mit Friedrich Anderle, Hausbesitzer in Mank, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Ober-Grafendorf der projectirten Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach über Kilb nach Mank im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. October 1895. Z. 61.343.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Möstin nach Windisch-Landsberg.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister und Apotheker in Windisch-Landsberg Sigmund Váczuřik und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmal- oder normalspurige Local- eventuell Kleinbahn von der Station Möstin der projectirten steiermärkischen Landesbahn St. Georgen-Krapina über St. Peter im Bärenthale, Pristova und St. Hemma nach Windisch-Landsberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. November 1895. Z. 59.786.

Eisenbahnverkehr im Monate September 1895 und Vergleich der Einnahmen der ersten neun Monate 1895 mit jenen der gleichen Periode 1894.

Im Monate September 1895 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 16. September die 10·583 km lange Localbahn Postelberg-Laun, im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen;

am 17. September die 8·256 km lange Localbahn Branowitz-Pohrlitz und die 2·338 km lange Localbahn Rohrbach-Seelowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

In Ungarn:

Am 1. September die 10 km lange Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektrischer Betrieb) in Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Diese Localbahn ist nur in der Zeit vom 15. Juni bis 15. September eines jeden Jahres für den Verkehr eröffnet:

am 14. September die 144·5 km lange Localbahn Bája-Zombor-Neusatz;

am 21. September die 3·99 km lange Fortsetzung Aranyos-Maroth—Kis-Tapolcsány der Zsitvathalbahn;

am 22. September die 37·9 km lange Localbahn Gyulafehérvár (Karlsburg) -Zalathna (schmalspurig);

am 26. September die 62·9 km lange Localbahn Temesvár-Jozsefváros—Nagy-Szt. Miklos.

Den Betrieb der letztangeführten vier Localbahnen besorgt die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Somit hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz im Monate September 1895 einen Zuwachs von 280·467 km erfahren.

Im Monate September 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 16,614.496 Personen und 9,812.215 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 32,857.977 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1100 fl. Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 15,291.363 Personen und 9,610.394 t Güter 32,663.132 fl. oder per Kilometer 1123 fl., daher resultirt für den Monat September 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2 pCt.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 30. September 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 120,304.044 Personen und 80,444.115 t Güter, gegen 112,945.368 Personen und 78,146.892 t Güter im Jahre 1894, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 253,540.486 fl., im Vorjahre auf 255,302.599 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres 29.688 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.829 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1895 auf 8557 fl., gegen 8856 fl. im Vorjahre, das ist um 299 fl. ungünstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1895 auf 11.409 fl., gegen 11.808 fl. im Vorjahre, das ist um 399 fl., mithin um 3·4 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten neun Monate 1895 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1895 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. K. k. Staatsbahnstrecke Praterstern—Matzleinsdorf (Wiener Verbindungsbahn)	82.872
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	58.237
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	34.076
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	31.460
5. Leoben-Vordernberger Bahn	25.071
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23.971
7. Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	23.859
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.135
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	19.301
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	18.299
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.665
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.464
13. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.035
14. Böhmische Nordbahn	13.807
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.372
16. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.157
17. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.940
18. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.599
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.525
20. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.431
21. Eisenbahn Wien-Aspang	9.073
22. Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.131
23. Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.152
24. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.392
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21.435
2. Localbahn Swoleňowes-Smečna	19.904
3. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	17.895
4. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	16.061
5. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.116
6. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	13.384
7. Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11.729
8. Stauding-Stramberger Localbahn	11.408
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	10.443
10. Kuttenberger Localbahn	10.100
11. Bozen-Meraner Bahn	9.851
12. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.796
13. Localbahn Dolina-Wygoda	8.977
14. Neutitscheiner Localbahn	8.356
15. Budapester Localbahnen	7.876
16. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges.	7.757
17. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	7.496
18. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	7.464
19. Localbahn Innsbruck-Hall i. T (Dampftramway)	6.623
20. Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.271
21. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	6.121
22. Localbahn Petroszény-Lupény	5.525
23. Gölnitzthal-Bahn	4.816
24. Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.568
25. Poprádthal-Bahn	4.431
26. Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	4.372
27. Unterkrainer Bahnen	4.329
28. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4.092
29. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.960
30. Bukowinaer Localbahnen	3.900
31. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.880
32. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	3.836
33. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.823
34. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.819
35. Ungthal-Bahn	3.687
36. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.668
37. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	3.581
38. Kremsthal-Bahn	3.492
39. Eisenbahn Vinkovce-Brčka	3.320
40. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.276
41. Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.240
42. Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.236
43. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	3.016
44. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.927
45. Torontaler Localbahnen	2.892
46. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.879
47. Zagorianer Bahn	2.864
48. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts	2.863
49. Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely	2.844
50. Számosthal-Bahn	2.841
51. Háromszéker Localbahnen	2.787
52. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.779
53. Localbahn Nagy-Károly—Somkut	2.755

54. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.700
55. Localbahn Asch-Rossbach 2.656
56. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz 2.637
57. Localbahn Eperies-Bartfeld 2.633
58. Localbahn Strakonitz-Winterberg 2.573
59. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 2.571
60. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 2.536
61. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. . 2.529
62. Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic . . . 2.523
63. Localbahn Potscherad-Wurzmes 2.477
64. Localbahn Szathmár-Nagybánya 2.433
65. Localbahn Kaschau-Torna 2.415
66. Mühlkreis-Bahn 2.400
67. Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen 2.400
68. Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft 2.399
69. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 2.329
70. Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna 2.267
71. Localbahn Zsebely-Csakovár 2.252
72. Localbahn Plan-Tachau 2.235
73. Terret-Kowásznaer Localbahn 2.177
74. Böhmische Commercialbahnen 2.159
75. Localbahn Wodňan-Prachatitz 2.156
76. Localbahn Auspitz 2.119
77. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . 2.081
78. Localbahn Wotic-Selčan 2.080
79. Steyrthal-Bahn 2.069
80. Slavonische Localbahn 2.033
81. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha 1.984
82. Biharer Vicinalbahnen 1.959
83. Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá 1.952
84. Mährische Westbahn 1.948
85. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz 1.928
86. Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály 1.923
87. Löcsethal-Bahn 1.892
88. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen) 1.883
89. Muranythal-Bahn 1.828
90. Szilágysager Eisenbahn 1.816
91. Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton 1.760
92. Csetnekthal-Bahn 1.733
93. Székler Eisenbahn 1.713
94. Welser Localbahn 1.704
95. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . 1.701
96. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.693
97. Zsitvathal-Bahn 1.678
98. Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass . 1.667
99. Kolomeaer Localbahnen 1.664
100. Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . . 1.600
101. Gailthal-Bahn 1.588
102. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.585
103. Murthal-Bahn 1.527
104. Haraszti-Ráczkever Localbahn 1.505
105. Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma . 1.499
106. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.484
107. Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth 1.483
108. Localbahn Szepes-Bélá—Podolin 1.475
109. Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes . . 1.432
110. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar 1.344
111. Localbahn Körös-Belovár 1.329
112. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely . 1.329
113. Localbahn Bája-Zombor-Neusatz 1.304
114. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta 1.285
115. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 1.259
116. Békéser Comitatsbahnen 1.186
117. Friauler Localbahn 1.141
118. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.140
119. Matraer Vicinalbahnen 1.133
120. Felek-Fogaraser Localbahn 1.126
121. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy . . . 1.123
122. Localbahn Steinamanger-Rum 1.085
123. Localbahn Versec—Kubin-Dunapart . . . 1.072
124. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja . 1.016
125. Localbahn Postelberg-Laun 1.003
126. Mezötur-Turkever Eisenbahn 1.000
127. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb 987
128. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz 933
129. Localbahn Radkersburg-Luttenberg 928
130. Localbahn Kaposvár-Mocsolád 792
131. Localbahn Borossebes-Menyháza 791
132. Békes-Csánader Localbahn 780
133. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód . 733
134. Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb) 633
135. Localbahn Warasdin-Golubovec 615
136. Taraczthal-Bahn 160

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten neun Monaten 1895 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	12·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	5·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·0
Böhmische Nordbahn	3·1
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·9
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	2·8
Eisenbahn Wien-Aspang	2·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) .	2·0
K. k. Staatsbahnstrecke Praterstern—Matzleinsdorf (Wiener Verbindungsbahn)	1·4
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	0·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·5
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	0·2
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	0·2

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	100·4
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	42·7
Localbahn Zsebely-Csakovár	38·4
Localbahn Ruma-Vrdnik	34·8
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	27·6
Localbahn Petroszény-Lupény	27·5
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	20·8
Localbahn Auspitz	18·0
Localbahn Dolina-Wygoda	17·6
Localbahn Kaschau-Torna	17·1
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	16·9
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	15·6
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	14·8
Bihárer Vicinalbahn	14·3
Localbahn Swoleňowes-Smečna	14·2
Budapester Localbahnen	13·5
Békés-Csánader Localbahn	13·1
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	12·9

	%
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	12·9
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	12·3
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	12·2
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	12·2
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	11·8
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	10·1
Haromszéker Localbahnen	9·7
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	9·1
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	8·5
Vicinalbahn Száthmár—Nagybánya	8·4
Localbahn Wodňan-Prachatitz	8·2
Kremsthal-Bahn	8·2
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	8·0
Bozen-Meraner Bahn	8·0
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	8·0
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	8·0
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	7·9
Localbahn Strakonitz-Winterberg	7·4
Torontaler Localbahnen	7·4
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	7·1
Localbahn Vinkovce-Brčka	7·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	7·1
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	6·7
Localbahn Warasdin-Golubovec	6·5
Localbahn Budapest-Lajosmizse	6·3
Székler Eisenbahn	6·3
Számosthal-Bahn	6·3
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	5.9
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	5·7
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	5·6
Gölnitzthal-Bahn	5·5
Felek-Fogaraser Localbahn	5·4
Poprádthal-Bahn	5·4
Localbahn Eperies-Bartfeld	5·3
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	5·2
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	4·9
Slavonische Localbahn	4·4
Löcsethal-Bahn	4·4
Localbahn Mösel-Hüttenberg	4·3
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	4·3
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	3·5
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3·5
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3·3
Neutitscheiner Localbahn	2·9
Localbahn Asch-Rossbach	2·8
Szilágysager Eisenbahn	2·8
Kuttenberger Localbahn	2·1
Ungthal-Bahn	1·5
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1·3
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	0·7
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	0·6
Mühlkreis-Bahn	0·4
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	0·1
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	0·2

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten neun Monaten 1895 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	0·05
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·1
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	3·0
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·9
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·0
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	5·4
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	6·4
Mohács-Fünfkirchner Bahn	6·7
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	11·4

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	0·4
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	0 4
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	1·0
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1·3
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1·9
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2·7
Stauding-Stramberger Localbahn	3·4
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	3·8
Muranythal-Bahn	4·0
Mährische Westbahn	4·1
Steyrthal-Bahn	4·2
Matraer Vicinalbahnen	4·7
Zagorianer Bahn	5·0
Localbahn Gleisdorf-Weiz	5·6
Bukowinaer Localbahnen	5·9
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	6·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	6·3
Terret-Kowasznaer Localbahn	6·6
Gailthal-Bahn	6·7
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	6·7
Welser Localbahn	7·1
Békéser Comitatsbahnen	7·5
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	7·9
Mezötur-Turkever Eisenbahn	8·3
Unterkrainer Bahnen	8·6
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	8·8
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	10·1
Böhmische Commercialbahnen	10·2
Holics-Gödinger Localbahn	11·0
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	11·4
Localbahn M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11·7
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	11·9
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	12·7
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	15·4
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	18·0
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	20·4
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	21·8
Friauler Bahn	24·2
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	25·5
Localbahn Borossebes-Menyháza	28·4
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	31·0
Kolomeaer Localbahnen	32·2
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·0
Zsitvathal-Bahn	45·7
Localbahn Körös-Belovár	50·2

	%
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	54·1
Taraczthal-Bahn	80·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat September 1895 ausgewiesene Mindereinnahme gegen den gleichen Monat des Vorjahres resultirt aus dem schwächeren Kohlenverkehr zur Elbe.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen für die Monate Jänner bis Juni richtiggestellt.

Böhmische Nordbahn. Im Monate September 1895 zeigt der Güterverkehr einen Ausfall, welcher auf der Abnahme verschiedener Wagenladungsgüter beruht.

Buschtěhrader Eisenbahn. Für den Monat September 1895 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 6466, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 8066, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 1600, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 8310, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 2510, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 5800 ergeben.

Die Mindereinnahmen aus dem Güterverkehre resultiren beim Unternehmen lit. A aus dem Kohlenverkehre, beim Unternehmen lit. B aus dem Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des Jahres 1895 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen bis Ende Mai richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, exclusive der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, resultirt für den Monat September 1895, im Gegenhalte zu den Ergebnissen des gleichen Monates im Vorjahre, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 107.688 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 273.995 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 56.778 t mit einer Mehreinnahme von fl. 170.292.

Es ergibt sich somit eine Gesammtmehreinnahme von fl. 444.287.

Im Personenverkehr wurde auf den westlichen Staatsbahnlinien, bei einer Minderbeförderung von 10.479 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 287.539 erzielt, während auf den östlichen Linien, bei einer Minderbeförderung von 97.209 Personen, ein Einnahmenausfall von fl. 13.544 zu verzeichnen ist.

Die ausgewiesene Mehreinnahme von fl. 273.995 ist der im Berichtsmonate eingetretenen Erhöhung der Personentarife zuzuschreiben. Danach entfällt für die beförderten Personen pro Person eine Einnahme von durchschnittlich fl. 0·76, während in der gleichen Periode des Vorjahres eine Einnahme von durchschnittlich fl. 0·67 pro Person erzielt wurde.

Die Minderbeförderung im Personenverkehre, welche hauptsächlich auf den galizischen Linien eingetreten ist, ist dort auf den Ausfall jener Personenfrequenz zurückzuführen, welche im gleichen Monate des Vorjahres die Lemberger Ausstellung verursachte.

Von der im Güterverkehre nachgewiesenen Mehrbeförderung und Mehreinnahme entfallen auf die westlichen Linien 35.491 t und fl. 71.351 und auf die östlichen Linien 21.287 t und fl. 98.941.

Gleichwie in den Vormonaten hat auch im Monate September auf den westlichen Linien der Localverkehr die Einnahmen günstig beeinflusst, während der Getreideverkehr nach dem westlichen Auslande einen neuerlichen Rückgang ausweist.

Auf den Staatsbahnen in Galizien ist die Mehrbeförderung und Mehreinnahme der gesteigerten Verfrachtung in den Artikeln Getreide, Nutzholz, Mehl, Baumaterialien und Petroleum zuzuschreiben.

Böhmische Westbahn.

Im Personenverkehre ist gegenüber den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres eine Mehrfrequenz von 31.795 Personen, mit einer Mindereinnahme von fl. 11.593 zu verzeichnen. Die eingetretene namhafte Verkehrssteigerung ist dem mit 1. September a. c. eingeführten billigeren Personentarife zuzuschreiben, die erzielte Mindereinnahme auf die gleiche Ursache zurückzuführen.

Es beträgt nachweislich die im Berichtsmonate pro Person durchschnittlich erzielte Einnahme fl. 0·65, gegenüber fl. 0·98 im gleichen Monate des Vorjahres.

Der Güterverkehr hat bei einer Mehrbeförderung von 1565 t eine Mehreinnahme von fl. 6089 ergeben.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Gegenüber den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres wurde im Personenverkehre, bei einer Mehrfrequenz von 33.052 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 9268, im Güterverkehre, bei einer Mehrbeförderung von 379 t, eine Mehreinnahme von fl. 2974 erzielt.

Die Steigerung im Personenverkehre ist auch bei dieser Linie auf die Wirkungen des eingeführten billigeren Personentarifes zurückzuführen. Die unter dem Regime des neuen Tarifes pro Person erzielte Einnahme ist von fl. 0·48 auf fl. 0·41 gesunken.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt) stellten sich Frequenz und Einnahmen, wie folgt:

Minderfrequenz an Personen 46.124
Mehrbeförderung an Gütern . . . . 73.513 t

mit einer Mehreinnahme von fl. 270.911 bei Personen und einer Mehreinnahme von fl. 185.705 bei Gütern, zusammen also eine Mehreinnahme von fl. 456.616.

Für die ersten drei Quartale des Jahres 1895 ergibt sich auf den vorbezeichneten Linien bei Personen eine Mehreinnahme von fl. 985.745 und bei Gütern eine solche von fl. 110.377, zusammen fl. 1,096.122.

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Die Frequenz betrug pro September 1895 22.760 Personen und 9797 t Güter mit einer Einnahme von fl. 11.615 für Personen und von fl. 10.133 für Güter, zusammen fl. 21.748, gegen fl. 20.206 im gleichen Monate des Vorjahres.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1895	1894	Im Monate September 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. September 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.951	7.840	4,244.676	2,126.702	3,200.464	5,426.153	8,626.617	1.085	8,175.592	1.043	+ 4·0	7.938	7.841
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.218	8.819	666	3.485	4.151	277	4.003	267	+ 3·7	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	14.007	33.307	7.120	44.840	51.960	295	59.325	337	— 12·5	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	5.892	. . . .	4.925	4.925	616	4.644	581	+ 6·0	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6 967	3.198	2.375	6.031	8.406	420	11.167	558	— 24·7	20	20
Friauler Bahn	16	16	6.536	513	1.283	668	1.951	122	1.831	114	+ 7·0	16	7
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	9.271	2.142	2.458	2 681	5.139	132	4.070	104	+ 26·9	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	5.809	1.686	2.117	2.787	4.904	158	4.103	132	+ 19·7	31	6
Gleisdorf-Weiz	15	15	9.170	2.848	2.334	2.476	4.810	321	4.938	329	— 2·4	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts	8	. . .	3.025	690	643	971	1.614	202	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.753	7.791	464	6.946	7.413	225	6.872	208	+ 8·2	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	18.031	7.275	12.207	10.191	22.398	252	24.542	276	— 8·7	89	89
Mährische Westbahn	90	90	12.789	9.929	4.371	13.221	17.592	195	16.076	179	+ 8·9	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.570	4.779	292	1.434	1.726	345	2.087	417	— 17·3	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	. . .	13.346	1.641	5.391	4.476	9.867	130	. . . .	. . .	. . .	76	. . .
Plan-Tachau	13	. . .	4.007	1.095	996	1.253	2.249	173	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Postelberg-Laun	6	. . .	1.265	559	205	547	752	125	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.263	3.635	345	2.612	2.957	174	3.987	235	— 26·0	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	5.323	1.018	1.050	1.168	2.218	222	2.239	224	— 0·9	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	11.074	2.998	3.140	4.473	7.613	238	7.673	240	— 0·8	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	33.951	16.221	17.152	35.899	53.051	396	50.082	374	+ 5·9	134	100
Vöcklabruck-Kammer	11	11	8.496	1.042	2.326	1.224	3.550	323	3.667	333	— 3·0	11	11
Welser Localbahn	54	54	18.177	4.294	5.699	3.874	9.573	177	10.547	195	— 9·2	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	15.780	20 821	3.035	7.522	10.557	621	14.314	842	— 26·2	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	13.240	1.371	3.626	2.172	5.798	207	6.616	236	— 12·3	28	28
Wotic-Selčan	17	. . .	4.266	1.027	1.785	1.558	3.343	197	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.513	28.803	264	8.815	9.079	1.135	9.222	1.153	— 1·6	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	3.351	10.792	957	8.556	9.513	396	9.969	415	— 4·6	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.243	5.564	21	2.779	2.800	560	2.421	484	+ 15·7	5	5
Matzleinsdorf - Praterstern (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	183.023	97.391	4.759	50.760	55.519	6.940	54.303	6.788	+ 2·2	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	236.302	715.713	63.972	444.127	508.099	5.031	509.884	5.048	— 0·3	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	270.288	191.297	119.098	316.280	435.378	1.361	424.521	1.327	+ 2·6	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	101.502	205.449	67.695	307.880	375.575	2.019	377.175	2.028	— 0·4	186	186
Linie lit. B	236	236	167.040	234.709	93.095	440.449	533.544	2.261	527.744	2.236	+ 1·1	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	53.395	63.259	20.383	120.892	141.275	1.552	136.854	1.504	+ 3·2	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	999.593	980.503	680.885	2,257.816	2,938.701	2.837	3,030.724	2.925	— 3·0	1.036	1.036
Localbahnen	264	259	94.212	33.719	20.179	32.040	52.219	198	57.395	222	— 10·8	260	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	58.787	83.320	27.504	168.766	196.270	3.067	213.447	3.335	— 8·0	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	11.088	45.567	3.091	26.656	29.747	1.983	30.676	2.045	— 3·0	15	15

Vom 1. Jänner bis 30. September 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. September 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
32,255.169	18,076.113	20,027.419	46,399.017	66,426.436	8.368	19,115.678	46,386.408	65,502.086	8.345	+ 0·2	11.157	11.139	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
53.863	61.177	6.036	23.839	29.875	1.992	6.195	22.877	29.072	1.938	+ 2·8	2.656	2.584	Asch-Rossbach
136.651	299 336	68.087	446.630	514.717	2.925	71.440	475.326	546.766	3.107	— 5·9	3.900	4.143	Bukowinaer Localb.
. . . . .	56.581	. . . .	53 861	53.861	6.733	. . . .	45.785	45.785	5.723	+ 17·6	8.977	7.631	Dolina-Wygoda
54.163	21.526	15.677	41.657	57.334	2.867	16.535	41.393	57.928	2.896	— 1·0	3.820	3.861	Fehring-Fürstenfeld
44.637	3.848	8.956	4.739	13.695	856	6.587	1.314	7.901	1.129	— 24·2	1.141	1.505	Friauler Bahn
81.431	14.923	16.915	19.913	36.828	944	16 513	17.602	34.115	875	+ 7·9	1.259	1.167	Fürstenfeld-Hartberg
43.956	10.802	14.203	22.710	36.913	1.191	4.805	2.855	7.660	1.277	— 6·7	1.588	1.703	Gailthal-Bahn
60.495	24.480	15.303	21.106	36.409	2.427	15.355	23.195	38.550	2.570	— 5·6	3.236	3.427	Gleisdorf-Weiz
4.725	813	974	1.173	2.147	2.147	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.863	. . .	Göpfritz-Gr. Siegharts
30.575	47.133	4.455	36.727	41 182	1.248	6.363	54.426	60.789	1.842	— 32·2	1.664	2.456	Kolomeaer Localbahnen
158.959	65.377	97.407	97.969	195.376	2.195	104.514	119.242	223.756	2.514	— 12·7	2.927	3.352	Lemberg-Bełzec
97.493	67.122	31.342	100.182	131.524	1.461	31 532	105.552	137.084	1.523	— 4·1	1.948	2.031	Mährische Westbahn
19.501	45.507	2.175	14.953	17.128	3.426	2.113	14.316	16.429	3.286	+ 4·3	4.568	4.381	Mösel-Hüttenberg
102.366	20.241	39.537	47.458	86.995	1.145	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.527	. . .	Murthal-Bahn
29.266	9.483	7.762	12.353	20.115	1.676	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.235	. . .	Plan-Tachau
1.265	559	205	547	752	752	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.003	. . .	Postelberg-Laun
18.822	41.405	2.440	29.139	31.579	1.858	2.285	13.474	15.759	972	+ 100·4	2.477	1.236	Potscherad-Wurzmes
40.362	8.972	7.952	11.022	18.974	1.897	7.898	9.658	17.556	1.756	+ 8·0	2.529	2.341	Schwarzenau-Waidhofen
79.957	26.208	22.660	39.099	61.759	1.930	22.398	35.106	57.504	1.797	+ 7·4	2.573	2.396	Strakonitz-Winterberg
261.376	130.594	119.377	315.693	435.070	3.247	101.819	253.529	355.348	3.553	— 8·6	4.329	4.737	Unterkrainer Bahnen
50.562	12.050	12.788	12.091	24.879	2.262	12.624	11.422	24.046	2.186	+ 3·5	3.016	2.915	Vöcklabruck-Kammer
142.878	25.434	40.734	28.271	69.005	1.278	44.920	29.381	74.301	1.376	— 7·1	1.704	1.835	Welser Localbahnen
96.249	183.178	21.773	58.180	79.953	4.703	20.487	86.879	107.366	6.316	— 25·5	6.271	8 421	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
87.096	14.573	22.440	22 825	45.265	1.617	21.063	19.875	41.838	1.494	+ 8·2	2.156	1 992	Wodňan-Prachatitz
29.487	11.926	10.997	15.519	26.516	1.560	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.080	. . .	Wotic-Selčan
19.673	263.530	2.116	82.578	84.694	10.587	1.961	79.259	81.220	10.153	+ 4·3	14.116	13.537	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
22.240	74.563	5.825	58.638	64.463	2.686	4.468	63.314	68.782	2.866	— 6·3	3.581	3.821	Časlau-Zawratetz
9.798	45.314	1.202	21.753	22.955	4.591	805	19.521	20.324	4.065	+ 12·9	6.121	5.420	Königshan-Schatzlar
1.314.780	852.002	34.452	462.776	497.228	62.154	28.969	461.642	490.611	61.326	+ 1·4	82.872	81.768	Matzleinsdf.-Praterstern (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,684.868	6,411.738	402.224	4,009.275	4,411.499	43.678	365.516	4,180.483	4,546.014	45.010	— 3·0	58.237	60.013	Aussig-Teplitzer Eisenb.
1,885.590	1,489.347	830.321	2,483.431	3,313.752	10.355	777.641	2,436.774	3,214.415	10.045	+ 3·1	13 807	13.393	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
657.064	1,791.959	464.644	2,227.830	2,692.474	14.476	422.145	2,167.855	2,590.000	13.925	+ 4·0	19.301	18.567	Linie lit. A
1,228.394	2,504.002	779.866	3,462 875	4,242.741	17 978	722.463	3,298 096	4,020.559	17.036	+ 5·5	23.971	22.715	Linie lit. B
365.326	515.706	142.692	994.714	1,137.406	12.499	145.598	960.750	1,106.348	12.158	+ 2·8	16.665	16 211	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
7,529.479	8,169 584	4,916.808	19,527.118	24,443.926	23.595	4,691.269	20,195.542	24,886.811	24 022	— 1·8	31.460	32.029	Hauptbahnnetz
734.023	294.601	168.597	285.677	454.274	1.747	157.594	325.131	482.725	1.864	— 6·3	2 329	2.485	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
461.334	722.807	220.323	1,415.063	1,635.386	25.553	207.227	1,395.678	1,602.905	25.045	+ 2·0	34.076	33.393	Oesterr. Strecke
86.314	441.395	23.196	258.845	282.041	18.803	24.103	227.155	251 258	16.751	+ 12·2	25.071	22.335	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1895 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1894 (Kilometer)	Im Monate September 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate September 1895 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate September 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: pro Kilom. (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. September 1895 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. September 1894 (Kilometer)
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	380.295	270.739	292.291	634.601	926.892	1.476	989.897	1 576	— 6·4	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	182.448	322.358	118.804	512.780	632.674	2.051	594.978	2.932	+ 6 2	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	1,125.289	752 018	697.060	1,164.242	2,231.302	1 699	2,557.726	1.872	— 9·2	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	35.837	23.946	10.239	21.350	31.589	957	30.682	930	+ 2·9	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,824.065	406.686	1,309.921	2,307.830	3,617.751	2.291	3,507.823	2.318	+ 3 1	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	47.960	. . . .	7.276	. . . .	7.376	1.819	6.130	1.533	+ 18·7	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	202.214	144.132	73.819	262.906	336.725	1.217	338.506	1.226	— 0·7	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	120.477	47.105	40.179	45.300	85.479	960	80 518	905	+ 6·1	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	27.989	63.938	9.959	76.223	86.182	1.326	76.089	1.171	+ 13·3	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	6.034	1.256	644	855	1.499	214	1.221	174	+ 23·0	7	2
Böhmische Commercialbahnen	191	191	36.803	31.603	10 980	34 251	45.231	237	53.364	279	— 15·1	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	32.898	7.318	21.501	14.668	36.169	1.167	34.052	1.098	+ 6·3	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	24	3.125	1.102	1.592	3.246	4.838	194	5.551	231	— 16·0	25	3
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.994	1.716	1.509	3.548	5.057	202	6.611	264	— 23.5	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	30.785	9.342	12.465	11.672	24.137	345	22.054	315	+ 9·5	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	11.441	4.861	1.083	2.209	3.292	1.097	3.706	1.235	— 11·2	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.214	1.257	8.107	2.656	10.763	448	9.447	394	+ 13·7	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	14 522	1.124	8.967	5.312	14 279	246	12.998	224	+ 9·8	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	11.289	4.891	1.989	4.295	6.284	786	6.469	809	— 2·8	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.982	1.783	1.059	3.032	4.091	273	3.769	251	+ 8·8	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.770	651	1.234	1.009	2.243	90	2.391	96	— 6·3	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	20	49.393	15.039	17.341	17.873	35.214	1036	21.657	1.083	— 4·3	34	14
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	37.656	1.922	31.594	3.798	35.392	528	34.710	518	+ 1·9	67	66
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	7.358	29.647	1 683	19.487	21.170	1.176	19.417	1.079	+ 9 0	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	14.148	3.295	4.700	3.880	8.580	179	9.307	194	— 7·7	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.956	23.174	274	19.207	19.481	1.948	19.023	1.902	+ 2·4	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	8.240	8.197	2.828	9.945	12.773	328	14.200	364	— 9·9	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gobonitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	12.555	4.481	4.191	4.243	8.434	172	9.197	188	— 8·5	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	. . .	2.415	1.529	445	2.138	2 583	323	. . . .	. . . .	. . . .	7	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	96.260	4.975	9.259	3.337	12.596	1.260	10.113	1.011	+ 24·6	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	45	215.495	593	31.193	862	32.055	763	35.107	780	— 2 2	41	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	82.982	. . . .	9.030	. . . .	9.030	753	7.722	644	+ 16·9	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	171.589	. . . .	15.223	. . . .	15.223	2.175	13.030	1.861	+ 16·9	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	6	74.679	2.012	6.223	847	7.070	1.178	6.921	1.153	+ 2 2	6	1
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	129.542	. . . .	10.681	. . . .	10.681	1.780	8.583	1.431	+ 24·4	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	5.506	2.705	10.323	2.000	12.323	880	11.036	788	+ 11·7	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	13	51.263	19.022	5.920	8.002	13.922	773	8.713	670	+ 15·4	17	13
Summe	16.430	16.169	11,731.915	7,241.796	7,175.123	15,447.010	22,622.133	1.377	22,375.428	1.384	— 0·5	16.398	16.064

Vom 1. Jänner bis Ende September 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. September 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1895 (Gulden)	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
2,684.458	2,142.340	1,939.208	5,344.381	7,283.589	11,598	1,916.027	5,671.958	7,587.985	12.083	— 4·0	15.464	16.111	Garantirte Strecken
1,237.386	2,493.528	759.977	3,891.177	4,651.154	15.101	744.158	3,914.045	4,658.203	15.124	— 0·2	20.135	20.165	Ergänzungsnetz
6,723.527	6,221.491	4,631.001	14,116.303	18,747.304	13.724	4,455.923	15,060.464	19,516.487	14.287	— 3·9	18.299	19.049	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
285.943	216.183	74.571	185.940	260.511	7.894	73.198	179.875	253.073	7.669	+ 2·9	10.525	10.225	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
11,384.528	3,509.966	8,693.186	18,381.192	27,074.378	17.894	8,467.690	18,478.337	26,946.077	17.810	+ 0·5	23.859	23.747	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
221.276	. . . . .	48.183	. . . . .	48.183	12.046	45.624	. . . . .	45.624	11.406	+ 5·6	16.061	15.208	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1.447.303	1.232.167	552.582	2,091.880	2,644.462	9.279	545.503	2,075.760	2,621.263	9.197	+ 0·9	12.372	12.263	Südnordd. Verbindgsb.
899.442	305.292	280.504	325.127	605.631	6.305	276.645	316.376	593.021	6.663	+ 2·1	9.073	8.884	Wien-Aspang Bahn
226.359	503.480	77.693	606.496	684.189	10.526	77.297	607.247	684.544	10.531	— 0·05	14.035	14.041	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
43.728	10.592	4.672	6.451	11.123	1.589	1.582	1.111	2.693	1.347	+ 18·0	2.119	1.796	Auspitzer Localbahn
241.468	217.091	68.969	240.277	309.246	1.619	69.873	274.529	344.402	1.803	— 10·2	2.159	2.404	Böhm. Commerialb.
204.468	51.498	134.265	94.750	229.015	7.388	128.990	83.000	211.990	6.838	+ 8·0	9.851	9.117	Bozen-Meraner Bahn
20.701	10.221	9.818	26.341	36.159	1.446	2.142	3.409	5.551	1.850	— 21·8	1.928	2.467	Deutschbrod-Humpoletz
29.644	14.687	10.641	26.569	37.210	1.488	10.289	31.675	41.964	1.679	— 11·4	1.984	2.239	Gr.-Priesen-W.-Auscha
217.400	75.300	82.595	100.765	183.360	2.619	80.935	88.486	169.421	2.420	+ 8·2	3.492	3.227	Kremsthal-Bahn
86.901	28.393	9.042	13.684	22.726	7.575	8.216	14.043	22.259	7.419	+ 2·1	10.100	9.892	Kuttenberger Localb.
75.555	8.621	52.005	19.277	71.282	2.970	48.833	17.188	66.021	2.751	+ 8·0	3.960	3.668	Mori-Arco-Riva a. G.
94.929	10.413	58.466	45.953	104.419	1.800	59.823	44.142	103.965	1.793	+ 0·4	2.400	2.291	Mühlkreis-Bahn
90.357	43.680	16.100	34.036	50.136	6.267	15.888	32.837	48.725	6.091	+ 2·9	8.356	8.121	Neutitscheiner Localb.
21.415	13.900	6.852	22.814	29.666	1 978	7.467	24.758	32.225	2.148	— 7·9	2.637	2.864	Reichenau a/K.-Solnitz
25.932	6.838	8.569	8.829	17.398	696	8.882	8.594	17.476	699	— 0·4	928	932	Radkersburg-Luttenbg.
408.092	120.050	142.070	124.214	266.284	7.832	71.158	87.806	158.964	11.355	— 31·0	10.443	15.140	Reichenberg-Gablonz-T.
229.740	18.745	151.148	33.170	184.318	2.751	148.609	31.914	180.523	2.735	+ 0·6	3.668	3.647	Salzkammergut-Localb.
54.427	217.697	12.214	141.798	154.012	8.556	11.014	148.411	159.425	8.857	— 3·4	11.408	11.809	Stauding-Stramberger
115.892	31.059	37.840	36.640	74.480	1.552	40.726	37.087	77.813	1.620	— 4·2	2.069	2.160	Steyrthal-Bahn
17.667	217.059	1.641	147.636	149.277	14.928	1.573	129.111	130.684	13.068	+ 14·2	19.904	17.424	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
55.416	77.445	19.118	93.078	112.196	2.877	18.849	117.920	136.769	3.507	— 18·0	3.836	4.676	Cilli-Wöllan
102.165	40.471	30.074	39.135	69.209	1.412	31.262	39.240	70.502	1.439	— 1·9	1.883	1.919	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
16.331	12.944	3.125	19.830	22.955	3.279	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	4.372	. . .	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
734.169	45.005	71.586	28.793	100.379	10 038	70.884	16.526	87.410	8.741	+ 14·8	13.384	11.655	Brünner Localeisenb.-G.
1,576.217	4.734	223.167	6.369	229.536	5.598	279.687	6.106	285.793	6.351	— 11·9	7.464	8.468	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
538.708	. . . . .	59.598	. . . .	59.598	4.967	56.277	. . . . .	56.277	4.690	+ 5.9	6.623	6.253	Innsbruck-Hall i. T.
1,322.593	. . . . .	112.531	. . . . .	112.531	16.076	105.110	. . . . .	105.110	15.016	+ 7·1	21.435	20.021	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
653.961	14.256	46.706	6.073	52.779	8.797	9.963	. . . . .	9.663	9.963	— 11·7	11.729	13.284	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
995.397	. . . . .	80.525	. . . . .	80.525	13.421	71.796	. . . . .	71.796	11.966	+ 12 2	17.895	15.955	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
206.027	30.980	53.739	27.712	81.451	5.818	44.458	26.028	70.486	5.035	+ 15·6	7.757	6.713	Salzburger Eisenb. u. Tr.
399.340	128.880	46.293	54.897	101.190	5.622	36.982	35.933	72.915	5.609	+ 0·2	7.496	7.479	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
83,669.049	60,930.915	47,220.154	129,508.833	176.728.987	10.777	45,226.124	131,184.886	176,411.010	10.982	— 1·9	14.370	14.643	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1895	1894	Im Monate September 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. September 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.559	7.488	3,450.000	1,684.600	2,070.900	5,896.000	7,966.900	1.054	8,195.733	1.095	— 3·8	7.552	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68	68	30.000	26.600	12.000	33.300	45.000	662	49.561	728	— 9·1	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	23.200	2.900	11.600	5.900	17.500	158	15.014	135	+ 17·0	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	7.500	2.300	3.000	3.500	6.500	108	5.659	94	+ 14·9	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	8.500	800	3.400	1.600	5.000	61	4.710	57	+ 7·0	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	5.400	2.500	2.700	3.800	6.500	133	5.864	120	+ 10·8	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	29.200	7.500	11.900	15.100	27.000	205	19.496	148	+ 38·5	132	132
Budapest-Lajosmizse Localbahn	64	64	5.600	5.100	2.800	7.700	10 500	164	9.089	142	+ 15·5	64	64
Csetnekthal-Bahn	24	. . .	1.600	1.100	500	2.200	2.700	113	. . .	. . .	. . .	24	. . .
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	17.000	5.900	8.500	11.900	20.400	153	19.689	148	+ 3·4	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	9.800	5.000	4.900	7.100	12.000	210	9.164	161	+ 30·4	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	33	. . .	3.800	650	1.900	1.300	3.200	97	. . .	. . .	. . .	33	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	5.800	1.300	2.900	2.600	5.500	106	4.961	95	+ 11·6	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	8.000	6.000	4.000	12.000	16.000	320	14.806	296	+ 8·1	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	20.000	4.700	16.000	9.500	25 500	364	24.986	357	+ 2·0	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	29.000	5.100	8.700	10.300	19.000	161	15.891	135	+ 19·3	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	32.000	9.000	16.000	18.000	34.000	279	25.731	211	+ 32·2	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod	13	13	2.600	250	800	500	1.300	100	1.226	94	+ 6·4	13	2
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	5.200	1.400	2.600	2.900	5.500	172	5.005	156	+ 10·3	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1.500	1.300	600	1.900	2.500	208	1 256	104	+ 100·0	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26	26	1.800	1.500	900	3.100	4.000	154	3.650	140	+ 10·0	26	3
Kaschau-Torna Localbahn	56	56	10.200	4.200	5.100	6.300	11.400	203	11.814	211	— 3·8	56	45
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.800	3.100	1.900	4.600	6.500	144	5.961	132	+ 9·1	45	45
Körös-Belovár Localbahn	33	21	5.000	1.000	2.500	2.000	4.500	136	4.010	191	— 28·8	33	2
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	4.500	900	1.800	1.200	3.000	130	2.562	111	+ 17·1	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	6.000	4.100	3.000	6.200	9.200	103	8.217	92	+ 12·0	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	33	33	2.800	3.400	2.900	4.100	7.000	212	6.242	189	+ 12·2	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	15.500	3.900	6.200	7.800	14.000	110	13.980	110	. . .	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.600	500	800	600	1.400	87	1.428	89	— 2·2	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	4.200	2.800	1.900	5.600	7.500	183	6.088	148	+ 23·7	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	5.200	2.600	5.300	5.200	10.500	184	15.249	268	— 31·1	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	6.000	7.000	1.500	9.000	10.500	583	8.037	446	+ 30·7	18	18
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44	. . .	10.800	3.000	5.400	6.000	11 400	259	. . .	. . .	. . .	6	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	4.000	4.000	2.000	6.100	8.100	231	8.662	248	— 6·9	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	600	2.400	200	2.900	3.100	174	2.057	114	+ 52·6	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	14.000	9.000	7.000	18.000	25.000	205	9.721	198	+ 3·5	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	6.000	2.700	3.000	3.000	6.000	128	5.309	113	+ 13·3	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	12.200	3.500	6.100	7.100	13.200	249	12.979	245	+ 1·6	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	. . .	5.200	700	1.300	700	2.000	95	. . .	. . .	. . .	21	. . .
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	12.800	2.800	6.400	5.600	12.000	200	6.623	110	+ 81·8	60	60
Szekler Bahn	39	39	3.700	3.000	3.000	4.500	7.500	132	6.744	173	+ 11·0	39	39
St.-Lörincz-Szlatina-Nasiczer L.B.	24	. . .	2.400	2.900	1.200	5.800	7.000	292	. . .	. . .	. . .	12	. . .
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	37	7.200	900	3.600	1.200	4.800	130	4.630	125	+ 4·0	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	6.100	5.500	8.000	11.000	19.000	177	18.642	174	+ 1·7	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	1.000	100	300	100	400	12	1.763	55	— 78·2	32	32
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	11	. . .	1.000	400	300	900	1.200	109	. . .	. . .	. . .	1	. . .
Torontáler Localbahnen	182	182	36.000	25.000	18.000	50.000	68.000	374	39.104	215	+ 74·0	182	155
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	32	32	3.100	2.000	1.900	2.600	4.500	141	4.196	131	+ 7·6	32	32
Versec—Kubin-Dunapart	79	. . .	9.000	1.250	4.500	2.500	7.000	89	. . .	. . .	. . .	79	. . .
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	2.500	10.400	3.000	11.500	14.500	290	13.999	280	+ 3·6	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.900	700	1.300	1.000	2.300	62	2.327	63	— 1·6	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	70.000	22.500	30.000	45.000	75.000	252	67.052	226	+ 11·5	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	30.000	8.000	15.000	16.000	31.000	267	30.805	265	+ 0·8	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	9	1.200	900	600	1.000	1.600	178	1.146	127	+ 40·2	9	9
Zsilvathal-Bahn	42	31	5.700	2.600	2.300	5.200	7.500	179	6.951	224	— 20·1	41	3
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	130.849	185.454	80.795	314.716	395.511	1.030	405.113	1.055	— 2·4	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.014	39.895	3.293	43.686	46.979	695	49.140	727	— 4·4	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	67.045	36.332	20.456	55.799	76.255	635	77.250	644	— 1·4	120	120
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	703	157.580	193.305	175.835	482.040	657.875	934	638.223	908	+ 2·9	704	703

Vom 1. Jänner bis 30. September 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. September 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
25,924.700	12,475.300	16,083.500	42,996.942	59,080.442	7.823	16,067.696	45,874.320	61,942.016	8.272	— 5·4	10.431	11.029	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
223.600	209.700	93.100	271.671	364.771	5.364	115.535	295.967	411.502	6.052	— 11·4	7.152	8.069	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
174.200	26.850	87.100	53.900	141.000	1.270	92.871	41.142	134.013	1.207	+ 5·2	1.693	1.609	Bács-Bodrogher Com. B.
56.300	15.200	23.100	21.300	44.400	740	23.976	18.038	42.014	700	+ 5·7	987	933	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
73.300	9.400	29.400	18.600	48.000	585	26.631	15.808	42.439	517	+ 13·1	780	689	Békés-Csanáder Bahn
39.200	15.500	19.600	24.000	43.600	890	18.402	28.765	47.167	962	— 7·5	1.186	1.283	Békéser Comitatsbahnen
222.200	52.800	89.100	104.800	193.900	1.469	92.075	77.541	169.616	1.285	+ 14·3	1.959	1.713	Biharer Vicinalbahn
51.400	31.300	25.700	45.500	71.200	1.113	36.512	30.543	67.055	1.047	+ 6·3	1.484	1.396	Budapest-Lájosmizse
15.600	13.250	4.500	26.700	31.200	1.300	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.733	. . .	Csetnekthal-Bahn
119.600	36.100	61.700	72.300	134.000	1.008	71.411	67.953	139.364	1.048	— 3·8	1.344	1.397	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar
76.000	32.400	38.000	44.200	82.200	1.442	39.310	36.458	75.768	1.329	+ 8·5	1.923	1.772	Debreczin-Hajdu-Nánás
35.400	7.100	17.700	14.100	31.800	964	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.285	. . .	Debreczin—Nagy-Léta
42.200	11.300	21.100	22.800	43.900	844	24.756	16.950	41.706	802	+ 5·4	1.126	1.069	Felek-Fogaraser Bahn
58.700	46.400	28.200	93.300	121.500	2.430	27.936	79.737	107.673	2.153	+ 12·9	3.240	2.871	Gran—Almás-Füzitö
139.600	51.200	112.000	102.800	214.800	3.069	107.116	84.131	191.247	2.732	+ 12·3	4.092	3.643	G. Kikinda-G. Becskerek
145.500	48.100	54.100	96.500	150.600	1.276	66.181	84.978	151.159	1.281	— 0·4	1.701	1.708	Grosswardein-B.-Vaskoh
218.600	72.600	109.300	145.700	255.000	2.090	121.522	110.872	232.394	1.905	+ 9·7	2.787	2.540	Háromszéker Localb.
16 800	1.150	4.850	2.300	7.150	550	1.068	315	1.383	691	— 20·4	733	921	Hermannst.-N. Disznod
38.600	10.850	19.300	20.700	40.000	1.250	23.727	14.389	38 116	1.191	+ 4·9	1.667	1.588	Hermannst.-Rothenthp.
10.500	5.000	4.450	5.650	10.100	842	3.514	5.128	8.642	720	+ 16·9	1.123	960	Hidegkut-Gyönk-Tamási
10.700	5.000	5.350	10.100	15.450	594	790	3.094	3.884	1.295	— 54·1	792	1.727	Kaposvár-Mocsolad
79.200	41.100	39.600	61.800	101.400	1.811	34.239	35.404	69.643	1.547	+ 17·1	2.415	2.063	Kaschau-Torna
29.800	23.900	14.900	35.700	50.600	1.124	18.462	37.808	56.270	1.250	— 10·1	1.499	1.667	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
36.800	7.250	18.400	14.500	32.900	997	1.624	2.386	4.010	2.005	— 50·2	1.329	2.673	Körös-Belovar Lb.
31.500	9.450	12.650	12.050	24.700	1.074	12.914	11.765	24.679	1.073	+ 0·1	1.432	1.431	Kun-St. Marton-Szentes
39.600	28.300	19.800	42.500	62.300	700	22.893	50.764	73.657	828	— 15·4	933	1.104	Máros-Ludás—Bistritz
36.100	30.300	23.000	36.400	59.400	1.800	28.627	30.362	58.989	1.788	+ 0·7	2.400	2.384	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
124.800	29.000	49.500	58.400	107.900	850	44.912	68.313	113.225	892	— 4·7	1.133	1.189	Matraer Vicinalbahnen
19.600	4.850	5.950	6.050	12.000	750	6.808	6.271	13.079	817	— 8·3	1.000	1.089	Mezötur-Turkever E.
31.900	20.950	14.000	42.200	56.200	1.371	12.105	46.421	58.526	1.427	— 4·0	1.828	1.903	Muránythalbahn
37.100	27.700	34.200	54.800	89.000	1.561	32.772	57.382	90.154	1.582	— 1·3	2.081	2.109	Nyiregyháza-M.-Szalka
39.800	49.600	10.000	64.600	74.600	4.144	7.968	50.550	58.518	3.251	+ 27·5	5.525	4.335	Petroszény-Lupény
12.600	3.250	6.300	6 500	12.800	2.133	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.844	. . . .	Pressburg-Dunaszerdah.
30.400	20.300	15.200	31.000	46.200	1.320	31.710	38.322	70.032	2.001	— 34·0	1.760	2.668	P. Tenyö-K. Szt. Marton
3.500	16.850	1.150	20.250	21.400	1.189	1.004	14.870	15.874	882	+ 34·8	1.585	1.176	Ruma-Vrdnik
101.600	67.100	51.500	134.500	186.000	1.525	22.640	48.926	71.566	1.460	+ 4·4	2.033	1.947	Slavonische Localbahn
43.200	17.500	21.000	19.200	40.200	855	22.241	15.439	37.680	801	+ 6·7	1.140	1.068	Somogy-Szobb-Barcs
100.200	28.400	50.100	57.200	107.300	2.025	55.281	55.054	110.335	2.082	— 2·7	2.700	2.776	Steinamanger-Pinkafeld
49.200	4.700	12.300	4.800	17.100	814	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.085	. . .	Steinamanger-Rum
91.800	31.800	45.800	63.700	109.500	1.825	37.899	63.177	101.076	1.684	+ 8·4	2.433	2.245	Száthmar-Nagybánya
23.600	18.600	22.800	27.300	50.100	1.285	23.226	23.936	47.162	1.209	+ 6·3	1.713	1.612	Székler Bahn
10.200	9.000	4.500	18.200	22.700	1.892	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.523	. . .	Stz. Lörincz—Slatina
54.400	7.600	27.200	9.700	36.900	997	29.264	4.586	33.850	915	+ 9·1	1.329	1.220	Szentes-H.-M.-Vasárhely
40.800	48.900	52.600	93.100	145.700	1.362	50.565	91.205	141.770	1.325	+ 2·8	1.816	1.767	Szilágyságer Eisenb.
5.650	900	2.250	1.600	3.850	120	3.118	16.629	19.747	617	— 80·5	160	823	Taraczthal-Bahn
1.000	400	300	900	1.200	1.200	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.600	. . .	Temesvár-N. Szt. Miklos
281.100	128.800	137.900	256.900	394.800	2.169	115.207	197.947	313.154	2.020	+ 7·4	2.892	2.693	Torontáler Localb.
25.600	15.150	15 000	20.600	35.600	1.113	13.275	18.471	31.746	992	+ 12·2	1.483	1.323	Ujszász-Jaszapáther E.
69.800	14.300	34.900	28.600	63.500	804	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.072	. . .	Versec—Kubin-Dunap.
12.900	88.500	26.000	98.500	124.500	2.490	25.646	90.589	116.235	2.325	+ 7·1	3.320	3.100	Vinkovce-Brčka
20.700	5.250	9.200	7.850	17.050	461	9.836	6.192	16.028	433	+ 6·5	615	577	Warasdin-Golubovec
409.100	194.500	176.000	389.000	565.000	1.902	194.486	328.422	522.908	1.761	+ 8·0	2.536	2.348	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
214.400	70.900	107.200	142.000	249.200	2.148	119.066	143.415	262.481	2.263	— 5·0	2.864	3.017	Zagorianer Bahn
15.400	7.250	7.700	7.500	15.200	1.689	7.614	3.369	10.983	1.220	+ 38·4	2.252	1.627	Zsebely-Csákovárer Lb.
40.300	17.800	16.200	35.400	51.600	1.259	1.665	5.286	6.951	2.317	— 45·7	1.678	3.089	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
981.951	1,601.964	584.338	2,566.341	3,150.679	8.205	582.219	2,562.727	3,144.946	8.190	+ 0·2	10.940	10.920	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
47.258	336.175	21.885	390.309	412.194	6.098	21.490	420.274	441.764	6.535	— 6·7	8.131	8.713	Mohács-Fünfkirchner E
473.673	299.280	142.813	432.449	575.262	4.794	138.506	475.926	614.432	5.120	— 6·4	6.392	6.827	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1.427.229	1,653.942	1,334.121	4,262.011	5,596.132	7.949	1.297.368	4,295.187	5,592.555	7.955	— 0·1	10.599	10.607	Südb.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate September 1895	1894	Im Monate September 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate September 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. September 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbstständige Local-bahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	53.673	79.160	35.500	119.900	155.400	478	130.980	403	+ 18·6	325	325
Baja-Zombor-Neusatz	82	. . .	12.000	1 500	5.900	2.900	8.800	107	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	1.024	4.537	315	8.897	9.212	241	10.779	281	— 14·2	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	704	3.220	220	2.360	2.580	123	1.080	51	+141·2	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	6.060	13.553	6.243	24.823	31.066	253	38.110	310	— 18·4	123	123
Budapester Localbahnen	47	42·2	253.779	14.566	32.613	4.788	37.401	796	27.767	658	+ 21·0	47	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	65.836	4.673	7.115	1.096	8.211	1.026	5.882	735	+ 39·6	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	4.965	2.234	3.842	4.044	7.886	176	8.603	192	— 8·3	44·8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.741	9.937	967	10.566	11.533	349	5.104	155	+125·2	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	10.627	1.535	2.714	1.916	4.630	272	4.497	265	+ 2·6	17	17
Gyulafehérvár-Zalathna	10	. . .	2.200	300	1.100	600	1.700	170	. . . .	. . .	. . .	11	. . .
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	14.475	1.705	3.210	1.593	4.803	178	4.087	151	+ 17·9	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	2.416	1.841	222	864	1.086	319	1.260	371	— 14·0	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	2.843	2.039	502	546	1.048	116	1.599	178	— 34·8	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	4.212	4.233	1.397	2.568	3.965	397	3.342	334	+ 18·9	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	4.443	858	1.341	760	2.101	162	2.119	163	— 0·6	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	7.580	8.664	1.803	14.437	16.240	268	16.076	265	+ 1·1	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	4.810	6.998	2.457	14.793	17.250	203	16.631	354	— 17·1	85	68
Poprádthal-Bahn	15	15	7.364	4.526	2.121	3.119	5.240	349	5.307	245	— 1·4	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	34.918	12.797	28.424	29.815	58.239	262	62.000	279	— 6·1	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	2.104	1.290	465	652	1.117	93	1.297	108	— 13·9	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	. . .	2.748	585	521	720	1.241	124	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Tatra-Lomnitzer Localbahn	5	. . .	401	312	77	208	285	57	. . . .	. . .	. . .	0·6	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5.8	10	3.600	2	1.050	1.052	181	1.055	182	— 0·6	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	43	7.460	7.520	2.417	10.621	13.038	303	12.614	293	+ 3·4	43	18
Summe	13.445	12.912	4,882.581	2,570.419	2,765.767	7,470.077	10,235.844	761	10,287.704	798	— 4·6	13.290	12.765
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.430	16.169	11,731.915	7,241.796	7,175.123	15,447.010	22,622.133	1.377	22,375.428	1.384	— 0·5	16.398	16.064
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.445	12.912	4,882.581	2,570.419	2,765.767	7,470.077	10,235.844	761	10,287.704	798	— 4·6	13.290	12.765
Hauptsumme	29.875	29.081	16,614.496	9,812.215	9,940.890	22,917.087	32,857.977	1.100	32,663.132	1.123	— 2·0	29.688	28.829
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	6·35	6·35	6.869	91	6.011	204	6.215	. . .	4.269	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn	5·31	5·31	6.984	. . . .	9.978	. . . .	9.978	. . .	6.802	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	23.508	10	8.570	16	8.586	. . .	7.779	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn	5·7	5·7	4.714	1	12.601	3	12.604	. . .	12.099	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·1	3·2	114.666	. . . .	12.111	. . . .	12.111	. . .	6.754	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	14.602	. . . .	1.932	. . . .	1.932	. . .	1.873	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	. . .	303.934	. . . .	16.116	. . . .	16.116	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	47.960	. . . .	7.276	. . . .	7.276	. . .	6.130	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)	1·4	1·4	15.645	. . . .	648	. . . .	648	. . .	1.107	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz—Eichwald **)	1·3	. . .	20.181	. . . .	1.628	. . . .	1.628	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	. . .	33.463	. . . .	811	. . . .	811	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag **)	0·39	0·39	76.692	. . . .	1.285	. . . .	1.285	. . .	714	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	21.562	9	3.191	14	3.205	. . .	2.598	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn	0·21	. . .	41.645	. . . .	3.833	. . . .	3.833	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	15.431	6.709	6.126	17.539	23.665	225	22.393	213	+ 5·6	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	544	123.156	57.052	64.963	123.865	188.828	305	195.632	360	— 15·2	619	544

*) Laut des gleichzeitig für den Monat August 1895 vorgelegten Betriebsausweises wurden in dem genannten Monate 25.822 Personen befördert und hiefür 1964 fl. vereinnahmt, gegen 946 fl. im August 1894.

**) Der Betrieb wurde am 30. September 1895 eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende September 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. September 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differenz per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 9 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Selbstständige Localbahnen
425.221	403.228	259.020	671.900	930.920	2.864	265.080	635.830	900.910	2.772	+ 3·3	3.819	3.696	Arader u. Csánader E.
12.000	1.500	5.900	2.900	8.800	978	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.304	. . .	Baja-Zombor-Neusatz
4.794	57.936	2.151	80.548	82.699	2.159	2.327	86.334	88.661	2.315	— 6·7	2.879	3.087	Belisće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
7.629	11.580	3.310	9.150	12.460	593	3.479	13.912	17.391	828	— 28·4	791	1.104	Borossebes-Menyháza
48.287	113.925	49.122	207.203	256.325	2.084	53.640	227.325	280.965	2.284	— 8·8	2.779	3.045	Barcs-Pakraczer E.
1,940.837	79.540	251.316	26.019	277.335	5.900	206.672	12.691	219.363	5.198	+ 13·5	7.867	6.930	Budapester Localb.
487.373	23.772	52.705	6.073	58.778	7.347	43.330	5.342	48.672	6.084	+ 20·8	9.796	8.112	Budapest-Szt. Lőrincz
45.014	31.211	35.718	52.784	88.502	1.975	34.713	49.340	84.053	1.876	+ 5·3	2.633	2.501	Eperjes-Bartfeld
31.332	106.329	7.968	111.226	119.194	3.612	7.105	105.934	113.039	3.425	+ 5·5	4.816	4.567	Gölnitzthal-Bahn
72.284	10.566	19.016	13.761	32.777	1.928	18.861	11.747	30.608	1.800	+ 7·1	2.471	2.400	Güns-Steinamanger
2.200	300	1.100	600	1.700	1.700	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.267	. . .	Gyulafehervar-Zalathna
108.261	10.288	22.275	8.201	30.476	1.129	17.290	4.067	21.357	791	+ 42·7	1.505	1.056	Haraszti-Ráczkev
15.705	7.959	1.712	4.405	6.117	1.799	1.968	4.906	6.874	2.022	— 11·0	2.399	2.696	Holics-Gödinger Localb.
22.090	30.421	4.258	8.921	13.176	1.464	4.321	8.696	13.017	1.446	+ 1·3	1.952	1.928	Késmark-Szepes-Bélá
35.355	17.965	11.597	17.505	29.102	2.913	10.350	16.093	26.443	2.644	+ 10·1	3.880	3.525	Keszthély-B. Szt. György
33.943	9.018	10.701	7.742	18.443	1.419	10.493	7.173	17.666	1.359	+ 4·4	1.892	1.812	Löcsethal-Bahn
57.423	78.693	13.946	134.958	148.904	2.457	15.185	128.766	143.951	2.375	+ 3·5	3.276	3.167	Marmaroser Salzb. A.-G.
39.638	67.340	18.482	157.157	175.639	2.066	13.112	112.565	125.677	1.848	+ 11·8	2.755	2.464	Nagy-Károly-Somkuti
61.316	47.900	18.063	31.789	49.852	3.323	18.729	28.572	47.301	3.153	+ 5·4	4.431	4.204	Poprádthal-Bahn
277.232	121.247	189.968	283.126	473.094	2.131	184.537	260.330	444.867	2.004	+ 6·3	2.841	2.672	Számosthal-Bahn
17.692	18.430	3.980	9.294	13.274	1.106	3.736	6.670	10.406	867	+ 27·6	1.475	1.156	Szepes-Béla-Podolin
18.021	4.959	3.285	4.337	7.622	762	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.016	. . .	Szep. Olaszi-S.Varalja
401	312	77	208	285	475	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	633	. . .	Tatra-Lomnitzer L.B.
106	32.400	19	9.450	9.469	1.633	36	10.100	10.136	1.748	— 6·6	2.177	2.331	Terret-Kowaszna
69.380	68.370	21.852	97.024	118.876	2.765	9.434	39.615	49.049	2.725	+ 1·5	3.687	3.633	Ungthalbahn
36,634.995	19,513.200	21,106.945	55,704.554	76,811.499	5.780	20,912.077	57,979.512	78,891.589	6.180	— 6·5	7.707	8.240	**Summe**
													Recapitulation.
83.669.049	60,930.915	47,220.154	129,508.833	176,728.987	10.777	45,226.124	131,184.886	176,411.010	10.982	— 1·9	14.370	14.643	**Se. d. österr. Eisenb.**
36,634.995	19,513.200	21,106.945	55,704.554	76,811.499	5.780	20,912.077	57,979.512	78,891.589	6.180	— 6·5	7.707	8.240	**Se. d. ungar. Eisenb.**
120,304.044	80,444.115	68,327.099	185.213.387	253,540.486	8.557	66,138.201	189,164.398	255,302.599	8.856	— 3·4	11.409	11.808	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
38.481	451	32.024	1.103	33.127	. . .	28.469	1.165	29.634	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
38.343	. . . .	52.995	. . . .	52.995	. . .	47.068	. . . .	47.068	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
139.557	296	59.726	346	60.072	. . .	57.025	940	57.965	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
23.605	14	55.356	17	55.373	. . .	56.170	180	56.350	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
mit elektrischen Betrieb.													
561.554	. . . .	66.852	. . . .	66.852	. . .	21.727	. . . .	21.727	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
92.633	. . . .	12.432	. . . .	12.432	. . .	3.722	. . . .	3.722	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
2,434.357	. . . .	130.607	. . . .	130.607	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
221.276	. . . .	48.183	. . . .	48.183	. . .	45.624	. . . .	45.624	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
92.030	. . . .	4.777	. . . .	4.777	. . .	6.452	. . . .	6.452	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten)
63.844	. . . .	4.662	. . . .	4.662	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
Drahtseilbahnen.													
206.724	. . . .	4.992	. . . .	4.992	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
110.823	. . . .	8.426	. . . .	8.426	. . .	6.208	. . . .	6.208	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
110.773	61	16.595	91	16.686	. . .	15.018	150	15.168	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
297.996	. . . .	29.681	. . . .	29.681	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
105.956	43.457	45.047	107.097	152.144	1.449	43.870	117.954	161.824	1.541	— 5·9	1.922	2.055	K. u. k. Militärb. Banja-luka-Doberlin
685.829	597.964	407.323	1,134.733	1,542.057	2.491	387.649	1,044.393	1,432.042	2.632	— 5·3	3.321	3.509	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate September 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 12.275 Personen, welchem Ergebnisse eine Mindereinnahme von fl. 1419 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 13.644 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 90.604.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Zucker, raffinirt	um	5.460·3 t
„ Zucker, roh	„	290·5 t
„ Holz aller Art	„	4.116·3 t
„ Steinen aller Art	„	9.226·6 t
„ Kohlen	„	6.947·6 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art	um	15.633·8 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	887·9 t
„ Erzen und Schlacken	„	5.976·6 t
„ Eisen und Stahl	„	509·8 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 245 Personen ab und das Erträgniss um fl. 136 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 7962 t und der Einnahmen um fl. 5312.

Transportzunahmen zeigen sich:

bei Getreide aller Art	um	24·8 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	148·5 t
„ Zucker, roh	„	291·5 t
„ Holz aller Art	„	727·1 t
„ Steinen aller Art	„	2.080·2 t
„ Erzen und Schlacken	„	163·2 t
„ Eisen und Stahl	„	190·7 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 4151 Personen ab und das Erträgniss um fl. 180 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 676 t und eine Zunahme der Einnahmen um fl. 727 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Zucker, raffinirt“, „Holz aller Art“, „Erze und Schlacken“, sowie „Eisen und Stahl“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, „Zucker, roh“, dann „Steine aller Art“ einen Frachtausfall ausweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat September 1895 resultirt im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres ein Minus von fl. 26.779, welches hauptsächlich durch das fast gänzliche Ausbleiben der Getreidetransporte, sowie den etwas schwächer gewordenen Erzverkehr hervorgerufen wurde.

Oesterr. Nordwestbahn und Süddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate September 1895 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen pro September 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz	— 659 Personen	+ fl.	2.269
Ergänzungsnetz	+ 13.588 „	+ „	7.946
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 13.837 „	— „	3.414

Die Minderfrequenz bei erhöhter Einnahme auf dem garantirten Netze der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn ist darauf zurückzuführen, dass die Reisen auf längeren Strecken, insbesondere zur ethnographischen Ausstellung in Prag, unternommen wurden.

Auf der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn gab die günstige Witterung Anlass zu einem regeren Sonntagsverkehre auf ganz kurzen Strecken, wogegen weitere Reisen in geringerer Anzahl vorkamen.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen pro September 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 9.522 t	— fl.	65.274
„ „ Ergänzungsnetz	— 1.684 t	+ „	28.750
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	+ 7.980 t	+ „	1.633

Die Mindereinnahmen des garantirten Netzes wurden vornehmlich durch den schwächeren Export von Getreide und Zucker herbeigeführt. Die Zunahme des Quantums bezieht sich auf den Verkehr geringer tarifirender Artikel zu Bauzwecken.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bereits bis zum Monat Juni des Gegenstandsjahres vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Von der für das Gesammtnetz gegen die gleiche Periode des Vorjahres nachgewiesenen Mehreinnahme von fl. 131.624 entfallen auf den Personenverkehr fl. 59.134 und auf den Güterverkehr fl. 72.490.

Eine Steigerung der Einnahmen haben von den gesellschaftlichen Localbahnen erfahren:

Liesing-Kaltenleutgeben (stärkerer Personen- und Güterverkehr) um	fl.	608
die elektrische Bahn Mödling-Brühl um	fl.	1.146

Dagegen sind die Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg in Folge schwächeren Personen- und Güterverkehres um fl. 2652 zurückgeblieben,

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften weisen Zunahmen nach:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (stärkerer Güterverkehr) von	fl.	10.093
die Graz-Köflacher Bahn (stärkerer Güterverkehr) von	fl.	4.421
die Vicinalbahn Güns-Steinamanger (stärkerer Güterverkehr) von	fl.	133

Dagegen sind in den Einnahmen zurückgegangen in Folge schwächeren Personen- und Güterverkehres:

die Leoben-Vordernberger Bahn um	fl.	929
„ Localbahn Radkersburg-Luttenberg um	„	148
„ Localbahn Cilli-Wöllan um	„	1.427
„ Barcs-Pakraczer Bahn um	„	7.044

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen der Betriebsperiode Jänner—Juni a. c. richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der für den Monat September 1895 ausgewiesenen Ergebnisse mit jenen des Vorjahres zeigt im Personenverkehre einen Einnahmenausfall von fl. 4121, während im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 9082, im Ganzen sonach ein Einnahmenzuwachs von fl. 4961 resulirt.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis Ende September 1895

wurden gegenüber dem Vorjahre fl. 12.610 Mehreinnahmen erzielt, von welchen fl. 3859 auf den Personen- und fl. 8751 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der am 9. November unter dem Vorsitze des Obmannes Dr. Russ abgehaltenen Sitzung des Budget-Ausschusses des Abgeordnetenhauses referirte zunächst Berichterstatter Abg. Dr. Ritter v. Meznik über den Etat der Staatsbahnen.

Abg. Lupul befürwortet die Errichtung einer Betriebs-Direction mit dem Amtssitze in Czernowitz und beantragt ferner, den Verkehr des Blitzzuges Wien und Lemberg nach Czernowitz, bezw. Suczawa-Itzkany, auszudehnen. Zum Schlusse bringt er nachstehende Resolution ein: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Frage der Errichtung einer Betriebs-Direction in Czernowitz für die im Bereiche der Bukowina gelegenen Eisenbahnlinien in Erwägung zu ziehen und die nothwendigen Massnahmen zu deren baldigen Activirung zu treffen."

Abg. Dr. Nitsche interpellirt den Herrn Handelsminister wegen des endlichen Ausbaues der Localbahnlinien Winterberg—Wallern—Sallnau und Wallern—Prachatitz. Er betont die Nothwendigkeit der Staatsgarantie aus materiellen und formellen Gründen, weist auf die besonders bedrängte Lage der Stadt Wallern hin und bittet den Herrn Minister um eine wohlwollende und continuirliche Fürsorge für diesen brennendsten Wunsch des Böhmerwaldes.

Abg. Dr. Beer urgirt den Bau der Localbahn Grulich—Schildberg—Hochstein. Von Seiten des vormaligen Handelsministers Marquis Bacquehem wurde zugesagt, dass diese Bahn vom Staate in Angriff genommen werden dürfte, wenn die Mährisch-schlesische Grenzbahn vom Staate übernommen wird. Auch der unmittelbare Vorgänger des jetzigen Handelsministers, Graf Wurmbrand, stellte die Ausführung in Aussicht. Es war nur eine Differenz zwischen der Staatsverwaltung und den Interessenten darin, dass der Bahnhof der Stadt Grulich etwas näher gerückt würde, wenn die Localbahn ausgeführt werde. Redner lenkt die Aufmerksamkeit der Regierung auf diesen Gegenstand und ersucht, noch in diesem Sessionsabschnitte einen Gesetzentwurf bezüglich des Ausbaues dieser längst spruchreifen Bahn einzubringen.

Abg. Dr. Kaizl fragt, ob die Regierung geneigt ist, den Eisenbahnbau von Teltsch nach Triesch zu unterstützen. Er bemängelt die Aufstellungen des Voranschlages. Das präliminirte Ergebniss erscheine zu hoch. Redner fragt, ob nicht eine Reorganisation der ganzen Verwaltung der Staatseisenbahnen beabsichtigt werde, da ja das riesige Staatsbahnnetz die bestehende Centralisation nicht mehr vertrage. Was die Frachttarife betrifft, befürwortet Redner eine ausgiebige Erhöhung, weil es ungerecht sei, dass das Deficit durch die Beiträge aller Staatsbürger gedeckt werde. Die gegenwärtig projectirte Tariferhöhung sei zu unbedeutend und belanglos.

Abg. Dr. Menger erklärt, er sei ein entschiedener Gegner der Tariferhöhung, wie sie vom Abg. Dr. Kaizl vorgeschlagen werde. Durch Erweiterung der Transportmöglichkeit, das ist durch niedrige Tarife, werden neue Steuerkräfte auf dem Gebiete der Industrie, Gewerbe und Landwirthschaft in reichem Masse geschaffen, welche wieder dem Staate in anderer Weise zugute kommen. Der Redner bespricht sodann die Nothwendigkeit einer umfassenden Lösung der Localbahnfrage. Es gehe nicht an, dass man ganze Städte und wichtige Industriebezirke veröden lasse, wenn sie durch eine kleine Localbahn, deren Kosten überdies Land und Interessenten tragen werden, gerettet werden könnten. Redner weist auf die Nothwendigkeit hin, die Bahn nach Weidenau und Jauernig, aber auch die Bahn von Freudenthal nach Engelsberg und Klein-Mohrau Seitens des Staates zu bauen oder ausgiebig zu unterstützen. Er stellt diesbezüglich folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, den Ausbau des Localbahnnetzes, insbesondere die Herstellung von Localbahnen, durch welche Gegenden von bedeutender industrieller und landwirthschaftlicher Production mit Hauptbahnen verbunden werden, ungesäumt ins Auge zu fassen und die zur Realisirung nöthigen Schritte einzuleiten." Endlich stellt Redner eine Anfrage wegen Erweiterung des Verkehres in der Station Puchberg bei Jägerndorf.

Abg. Dr. Graf Piniński polemisirt gegen den Abg. Dr. Kaizl und sagt, die Erhöhung der Gütertarife sei in der Bevölkerung höchst unpopulär, und zwar mit vollem Rechte. Leider werde dennoch eine Erhöhung Seitens der Regierung geplant. Redner erklärt, er müsse im Namen seiner Parteigenossen die Regierung entschieden warnen vor einem Schritte, der die landwirthschaftlichen Kreise und die Industrie des Landes Galizien tief schädigen könnte. Eine gewisse Regulirung der Tarifsätze könne bei manchen Producten zulässig sein, im höchsten Grade bedenklich wäre jedoch die Erhöhung der Fracht bei landwirthschaftlichen Producten, insbesondere bei Holz, Getreide und Mehl Ebenso schädlich wäre die Erhöhung der Gütertarife bei der Steinkohle. Die Vertheuerung der Fracht würde die sich mit grosser Mühe entwickelnde Industrie gänzlich untergraben können.

Handelsminister Freiherr v. Glanz

reflectirt in längerer Auseinandersetzung auf die im Laufe der Debatte vorgebrachten Wünsche und Anregungen. Er bespricht zunächst in übersichtlicher Weise die einzelnen zur Sprache gebrachten Localbahnprojecte Grulich—Schildberg, Wolframs—Triesch — Teltsch, Winterberg — Wallern, Barzdorf — Jauernig, Haugsdorf—Weidenau, Engelsberg—Klein-Mohrau etc. und den Stand der bezüglichen Verhandlungen, erklärt jedoch, ungeachtet der wohlwollenden Stellungnahme der Regierung gegenüber diesen Bahnprojecten, noch nicht in der Lage zu sein, bestimmte Zusicherungen in dieser Hinsicht geben zu können, zumal die Entscheidung nur im Zusammenhange über sämmtliche vorliegende Projecte und unter Bedachtnahme auf die finanzielle Lage des Staates erfolgen könne. Was die Errichtung einer Eisenbahn-Betriebs-Direction in Czernowitz anbelange, so werde sich mit Rücksicht auf die jetzt im Baue befindlichen Linien in Galizien und der Bukowina Gelegenheit ergeben, diese Frage in Erwägung zu ziehen; heute sei er aber noch nicht in der Lage, zu sagen, ob und wie sich die Frage lösen lassen wird. Weiter sei die Frage einer beschleunigten Verbindung zwischen Czernowitz und Lemberg etc. berührt worden. Um dies zu ermöglichen, waren nicht unerhebliche Herstellungen am Oberbaue nöthig; dieselben sind so weit durchgeführt, dass es voraussichtlich mit 1. Mai nächsten Jahres möglich sein wird, eine beschleunigtere Verbindung mit Czernowitz herzustellen. Auf die Anfrage, ob eine Reform des Staatseisenbahnrathes geplant sei, insbesondere in der Richtung, dass Bezirkseisenbahnräthe eingeführt werden sollen, erwidert der Herr Minister, dass die Nachricht in dieser Form nicht richtig sei. Allerdings stehe die Frage der Neuorganisation der ganzen Staatseisenbahn-Verwaltung in Behandlung, und sei principiell ins Auge gefasst, die Eisenbahn-Angelegenheiten vom Handelsministerium loszulösen. Ueber die zweckmässigsten Modalitäten dieser Scheidung seien Studien anhängig; dieselben seien jedoch noch nicht so weit vorgeschritten, dass es heute schon möglich wäre, Näheres hierüber zu sagen. Die Regierung werde jedoch nicht verfehlen, im geeigneten Zeitpunkte im Ausschusse oder im Hause Mittheilung zu machen.

Was die Erhöhung der Gütertarife anbelangt, so habe vor zwei oder drei Tagen der Staatseisenbahnrath in dieser Angelegenheit sein Votum abgegeben. Die hiebei gegebenen Anregungen werde die Regierung nunmehr zu prüfen und zu erwägen haben, inwieweit denselben entsprochen werden kann. Jedenfalls werde bei der Beschlussfassung über den neuen Gütertarif neben den finanziellen Rücksichten insbesondere auch den volkswirthschaftlichen Aufgaben der Staatsbahnen Rechnunge getragen werden.

Abg. Mauthner dankte dem Herrn Handelsminister dafür, dass er hervorgehoben habe, dass die volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte bei der Tarifpolitik der Staatsbahnen nicht ausser Acht gelassen werden. Dem Abg. Dr. Kaizl erwiderte Redner, dass durch die billigen Tarife die Errichtung neuer Industrien wesentlich gefördert, dem Staate reiche Einnahmen an directen und indirecten Steuern zugeführt und der Bevölkerung Arbeitsgelegenheit verschafft wurden. Bei der eigenthümlichen Lage vieler Industrien, die gezwungen seien, die Kohlen auf weite Entfernungen zu beziehen, die Producte aber nicht am Standorte, sondern in anderen Ländern abzusetzen, treffe sie jede Erhöhung doppelt und schädige ihre Concurrenzfähigkeit. Die Forderung, dass die Einnahmen der Bahnen das Erforderniss an Zinsen und Amortisation decken, sei nicht gerechtfertigt, weil wir viele strategische Bahnen gebaut haben, die nicht auf einen Ertrag berechnet waren, in Folge dessen den Kilometer-Durchschnittsertrag wesentlich beeinträchtigen. Es müsse bei einer Erhöhung der Tarife auch auf unsere Concurrenzfähigkeit mit dem Auslande und Ungarn Rücksicht genommen werden, und wegen des letzteren sollten erst die Ausgleichsverhandlungen abgewartet werden, bevor an eine Tariferhöhung geschritten wird.

Finanzminister Dr. Ritter von Biliński constatirte, dass er mit den Ausführungen des Herrn Handelsministers über die principielle Stellung der Regierung den Eisenbahnen gegenüber vollständig einverstanden sei. Er bemerkte, dass die Erhöhung der Tarife nicht als eine Ueberraschung betrachtet werden kann. Seitens früherer Regierungen wurde schon wiederholt die Nothwendigkeit einer Erhöhung der Tarife hervorgehoben. Nicht zu verkennen sei auch der Zusammenhang mit den künftigen Verstaatlichungen. In früherer Zeit sei von diesem Zusammenhange zwar ganz abgesehen worden, man habe die Bahnen verstaatlicht des Principes halber, wenn auch Ausfälle zu gewärtigen waren. Das lag auch zu Anfang, ehe sich der Staatsbetrieb eingebürgert hatte, in der Natur der Sache.

Gegenwärtig sei es eine Frage, ob man mit weiteren Verstaatlichungen vorgehen solle, mit dem Bewusstsein, dass man hiedurch bei den gesammten Einnahmen der Staatsbahnen einen directen Ausfall herbeiführt. Er führe dies deshalb an, weil Abg. Mauthner hervorgehoben habe, dass der Beschluss des Staatseisenbahnrathes eine wesentliche Concession für den fiscalischen Standpunkt darstelle. Nach den ihm von den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes gewordenen Mittheilungen habe der Finanzminister die Ansicht gehabt, dass es möglich wäre, sich dem Standpunkte desselben zu nähern. Aber nach den Ausweisen, die ihm vorliegen, würde es nicht möglich sein, nach dem Beschlusse des Staatseisenbahnrathes vorzugehen, wenn auch das Bestreben bestehe, die im Staatseisenbahnrathe und auch im Ausschusse ausgesprochenen Wünsche zu berücksichtigen. Der Finanzminister erklärte eine derartige Herabsetzung an den Vorschlägen der Regierung für unthunlich, welche zur Folge hätte, dass für den Fall der fortschreitenden Verstaatlichung, etwa der Nordwestbahn, ein directer grosser Ausfall der Einnahmen des Staates zu gewärtigen ist.

Wenn man auf einer verstaatlichten Eisenbahn die Tarife erhöht oder die hohen Tarife belässt, dann würde das Publicum den Nutzen der Verstaatlichung nicht einsehen. Aber wenn man verstaatlicht und hiebei eine Herabsetzung der früher bestandenen Tarife vornimmt, dann sei die Massregel populär. Man könne aus volkswirthschaftlichen Rücksichten von dem Finanzminister verlangen, dass bei fortschreitender Verstaatlichung keine Erhöhung der Einnahmen eintritt; aber zu verlangen, dass eine Verstaatlichung stattfinde, bei der die Ermässigung der Tarife so stark sein soll, dass ein namhafter Ausfall entsteht, das kann nicht zugegeben werden. Es könne daher nicht in Aussicht gestellt werden, dass dem Wunsche des Staatseisenbahnrathes in vollem Umfange werde Rechnung getragen werden.

Abg. Dr. Bareuther brachte mehrere von Seiten der Beamten der k. k. Staatsbahnen erhobene Wünsche vor und empfahl die Berücksichtigung derselben der Regierung. Redner fragte sodann, ob Aussicht vorhanden sei, dass die Langer'schen Rauchverzehrungs-Apparate, die bei der Nordwestbahn eingeführt sind, auch bei den Staatsbahnen eingeführt werden.

Abg. Dr. Hallwich polemisirte gegen den Abg. Dr. Kaizl, der die Frage der Erhöhung oder Ermässigung der Staatsbahntarife genau so behandle wie die Schlagworte „Freihandel" oder „Schutzzoll". Auffallend sei und bleibe, dass just ein Freihändler sich als Vertreter der Erhöhung der Bahntarife gerire. Wie in zollpolitischen, so fordern aber auch in bahntarifarischen Dingen unsere Verhältnisse nichts so sehr wie eine gewisse Stabilität der einzelnen Tarifsätze. Redner schloss sich den Ausführungen des Abg. Dr. Beer in Angelegenheit der endlichen Erbauung der Localbahn Grulich-Hochstein an. In gleicher Weise urgirte Redner die Einbeziehung des Linzer Umschlagplatzes in die Ausland-Verbandstarife, deren unerlässlich gewordene Durchführung er dem Herrn Handelsminister wärmstens empfahl.

Abg. Dr. Fux besprach die Nothwendigkeit der Förderung des Localbahnwesens in Mähren und beantragte folgende Resolution:

„Die Regierung wird aufgefordert, die schwebenden Verhandlungen bezüglich der Localbahnen Grulich-Schildberg, Andersdorf-Bärn-Hof, Olbersdorf-Hotzenplotz und Wolframs-Triesch-Teltsch derart zu beschleunigen, dass der Bau dieser Localbahnen noch im Laufe des Jahres 1896 in Angriff genommen werden kann."

Abg. Freiherr von Morsey gab der Ansicht Ausdruck, dass die Staatsbahnen nicht nur vom Standpunkte der blossen Rentabilität zu betrachten seien. Das Princip des Staatsbahnbetriebes sei ja zum grossen Theile darin gelegen, dass der Staat volkswirthschaftlich zur Hebung der Production durch die Tarifpolitik beitragen und die Concurrenz des Auslandes damit paralysiren kann. In der Landwirthschaft sei der billige Tarif von grosser Bedeutung, weil er Massengüter betrifft, die keine hohe Fracht ertragen. Der Ankauf von Handelsdünger und Kunstfutter sei oft blos wegen der hohen Tarife nicht möglich. Redner forderte ferner die Gehalts- und Lohnauszahlung an Sonn- und Feiertagen, falls der Erste des Monats auf solche Tage falle. Auch forderte er die Sonntagsruhe für die Eisenbahnwächter. Endlich urgirte Redner neuerdings den Bau der Bahn Aspang-Hartberg und deren südliche Fortsetzung.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters wurde Capitel „Staatsbahnen" nach der Regierungsvorlage angenommen, ebenso die in der Debatte beantragten Resolutionen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Czernowitz: Erweiterung der Station Bóbrka-Chlebowice: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Bóbrka-Chlebowice für den 14. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Carl Kuryłowicz betraut. [G.-I.-Z. 20.814.]

— (Linie Krakau—Podwoloczyska: Bauliche Veränderungen in Krakau: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer Unterfahrt in der Verlängerung der Niecałagasse unter Verbindung derselben mit der Lubiczerztrasse in Krakau in km 0·1/2, sowie für die Auflassung der bestehenden Niveauübersetzung in der Lubiczerstrasse für den 15. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Hofrath Casimir Ritter von Laskowski betraut. [G.-I.-Z. 20.813.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Vermehrung, bezw. Umgestaltung der Geleise in Stockerau: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung, bezw. Vermehrung der Geleise in der Station Stockerau für den 16. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 21.125.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Anlage einer Wasserleitung: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karolinenthal hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage einer Wasserleitung zum Frachtenbahnhofe in Karolinenthal für den 16. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Rehak betraut. [G.-I.-Z. 21.432.]

— (Linie Wien—Tetschen: Nebengebäude in Kolin.) Bei der Wasserstationsanlage in der Station Kolin wurde ein Nebengebäude hergestellt. [3. November, Z. 63,939.]

— (Bauliche Herstellungen in der Station Pardubitz.) Die Herstellung von vier Putzgruben und die Aufstellung von zwei Wasserkrahnen nebst der bezüglichen Canalisirung und Wasserleitung in der Station Pardubitz wurde genehmigt. [23. October, Z. 56.235.]

Kgl. General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen. (Linie Bodenbach — Landesgrenze: Unterführung einer Wasserleitung.) Das Project für die Unterführung der für Zwecke der Gemeinde Mittelgrund herzustellenden Wasserleitung unter dem Bahnkörper in km 2·445 und 3·03 wurde genehmigt. [26. October, Z. 62.564.]

Ostgalizische Localbahnen. (Theilstrecke Trembowla—Kopyczynce: Anordnung der Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 28. October die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen verfassten Detailprojectes für die Theilstrecke Trembowla—Kopyczynce der Linie Tarnopol—Kopyczynce die Stationscommission, anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 60.161.]

Projectirte Localbahn Kolin-Čerčan. (Anordnung der Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 30. October die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von den Concessionswerbern der projectirten Localbahn Kolin-Čerčan-Kacow vorgelegten Operates für die im Zuge der Theilstrecke von Kolin bis Kohljanovic, d. i. von km 0 bis 24, der genannten Localbahn projectirten Stationen und Haltestellen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.
[H.-M.-Z. 57.763.]

Neutitscheiner Localbahn. (Umgestaltung der Personenhaltestelle Schönau: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 5. October durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projectes der Neutitscheiner Localbahn für

a) die Umgestaltung der Personenhaltestelle Schönau zu einer Halte- und Ladestelle, dann
b) die Herstellung einer Schleppbahn zu Zwecken und auf Kosten der Firma S. Adler & Söhne in Schönau von der erwähnten Haltestelle zum Etablissement dieser Firma, endlich
c) die Erbauung eines Wächterhauses mit anstossender Wartehalle nebst Nebengebäude und Brunnen in der Haltestelle Schönau

hat die k. k. Statthalterei in Brünn den Bauconsens Namens des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 61.030.]

Projectirte Kleinbahn von Gmunden nach Vorchdorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des vom Bürgermeister Alois Kaltenbrunner in Gmunden vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Gmunden über Kirchham nach Vorchdorf im Anschlusse an die bestehende elektrische Localbahn in Gmunden die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 21. November anberaumt. [H.-M.-Z. 64.470.]

Elektrische Strassenbahn in Lemberg. (Anlage eines zweiten Geleises: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 15. October durchgeführten politischen Begehung, betreffend das Project für die Anlage eines zweiten Geleises der elektrischen Strassenbahn in der Lyczakowerstrasse in Lemberg, hat die k. k. Statthalterei in Lemberg den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt.
[H.-M.-Z. 64.092.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Sommerfahrordnung 1896. (Vorberathungen.) Die Vorberathungen in Betreff der Fahrordnungen für den Sommerdienst 1896 werden am 18. und 19. November unter dem Vorsitze des Herrn Regierungsrathes Heindl im Sitzungssaale der General-Inspection der österr. Eisenbahnen abgehalten werden und an jedem der genannten Tage um 11 Uhr Vormittags beginnen.

Ausland.

Preussen. (Eisenbahnbauten im Regierungsbezirke Liegnitz.) In Ausführung begriffen sind die Nebenbahnen: Goldberg-Schönau-Merzdorf und Goldberg-Löwenberg, Lauban-Marklissa. Hansdorf-Priebus. Als Nebenbahnen projectirt sind die Linien: Sagan—Naumburg, Reisicht—Haynau—Goldberg, Christianstadt—Grünberg, Liegnitz—Steinau—Rawitsch, Teuplitz—Muskau, Rauscha—Freiwaldau. Projectirte Kleinbahnen sind: die Oberlausitzer Kreisbahn Görlitz-Döbschütz-Krischa, Landeshut-Friedland (Kreis Waldenburg), Jauer-Parchwitz, Bunzlau-Modlau (Anschluss an die Linie Liegnitz—Sagan), Bunzlau-Neudorf (Anschluss an die Linie Goldberg—Löwenberg), Fraustadt-Unruhstadt-Zullichau, Guhrau-Glogau.

Italien. (Angesuchte Concessionen auf Grund des Gesetzes vom 29. Juli 1879.) Minister Saracco hat der Kammer einen Bericht mit angefügtem Elench über alle auf Grund des Gesetzes vom 29. Juli 1879 angesuchten Concessionen vorgelegt. Insgesammt wurden in der Zeitperiode vom 24. Juli 1887 bis 30. Juni 1894, auf welche sich dieser Bericht erstreckt, Concessionen für Linien in der Gesammtlänge von 2125 km angestrebt.

Von denselben wurden concessionirt:

Subiaco—Mandela	km	22·586
Cerignola Station—Cerignola Stadt	„	7·109
Rom—Viterbo	„	95·521
Biellesische Bahnen	„	41·082
Varese—Porto Cenesco	„	14·581
S. Ellero—Saltino	„	8·000
Corleone—S. Carlo	„	37·672
Tortona—Castelnuovo—Scrivia	„	9·165

Abgewiesen wurden die Ansuchen für nachstehende Linien:

Tortona—Serravalle—Scrivia	km	20·783
Novi—Ovada—Molara	„	30·000
Rimini—S. Marino	„	21·660
Livorno—Val di Nievole	„	55·890
Cumanische Eisenbahn—Station Neapel	„	7·247

Die Linien, welche zwar noch nicht concessionirt sind, für welche jedoch die Vorarbeiten bereits vollendet sind:

Neapel—Sorrento—Sarno	km	59·009
Stresa—Cima del Moterone	„	12·700
Chiavenna—Costasegna	„	10·132
Bari—Locorotondo	„	106·751
Altare—Ferrania	„	4·787
Arezzo—Sinalunga	„	39·388
Nizza—Monferrato—Moncalvo	„	43·030
Montesilvano—Penne	„	25·850
Dogliani—Monchiero	„	5·620
Mesuraca—Roccabernarda	„	25·287

Die Vorarbeiten sind noch im Zuge bei folgenden Linien:

Alessandria—Ovada	km	34·500
Albano—Lovere Coma	„	50·350
Agnopoli—Mercato Cilento	„	22·000
Baiano—Avellino	„	23·000
Benevento—Cancello	„	42·481
Benevento—S. Bartolommeo in Galdo	„	75·734
Bergamo—S. Pellegrino	„	24·397
Bracciano—Palo	„	19·000
Cancello—Montesarchio	„	27·753
Casale—Matera	„	18·900
Chieti Stadt—Chieti Station	„	8·400
Erba—Bellagio	„	26·221
Ferrara—Cento	„	51·876
Francavilla—Ceglie—Martina	„	64·286
Frosinone—Isola del Liri mit Abzweigung Madonna del Giglio—Anticoli	„	53·070
Gioja—Tauro—Maropati	„	40·621
Gravellona—Intra	„	13·122
Ivrea—Castellamonte	„	16·280
Lugo—Fusignano—Alfonsine	„	18·500
Maglie—Galliano—Gallipoli	„	87·000
Migliarino—Portomaggiore	„	13·000
Misa—Nevola—Cesano	„	55·427
Mondovi—Villanova	„	8·095
Neapel—Piedimonte d'Alife	„	80·000
Pavia—Abbiate grasso—Gallarate	„	66·988
Palestrina—Valverina	„	5·924
Pesaro—Macerata Feltria	„	54·115
Rimini—Mercantino di Talamello	„	35·380
S. Severo—Rodi und Manfredonia Monte S. Angelo	„	83·612
Somma—Nola—Avellino	„	32·290
Somma—Laura—Avellino	„	39·157
Telese—Caianello	„	47·720
Umbertide—Perugia—Todi—Terni	„	13·239
Viterbo—Corneto	„	49·165

— (Eisenbahn Carmignano—Boccadombrone.) Mit Ministerialdecret vom 10. August 1895 ist das von den Unternehmern Angiolo Forti, Donato Picardi und Giuseppe Gazzella vorgelegte Project für eine Eisenbahn zweiter Kategorie von Carmignano nach Boccadombrone durch die Thäler Forrone und Elzana genehmigt worden. Diese Eisenbahn, 5700 m lang, soll hauptsächlich zum Transporte von Steinen aus den Brüchen von Golfolina und von Feldfrüchten aus jener Gegend dienen.

— (Einnahmen des sicilischen Netzes im Jahre 1894/95.) Die Gesammteinnahmen betrugen im Betriebsjahre 1894/95 9,436.075 Lire, gegen 9,179.169 Lire im Vorjahre, mit einer Zunahme von 256.906 Lire. Das Hauptnetz participirte daran mit 7,951.167 Lire und das Ergänzungsnetz mit 1,484.908 Lire. Die Länge des Netzes belief sich auf 1099 km, wovon 616 km Hauptnetz und 483 km Ergänzungslinien. Die kilometrische Einnahme betrug im Jahre 1894/95 12.908 Lire für das Haupt-

und 3074 Lire für das Ergänzungsnetz. Erstere nahm gegen das Vorjahr um 272 Lire zu, letztere um 256 Lire ab. Der Verkehr über die Meerenge von Messina bezifferte sich in der Zeit vom 1. Jänner bis zum 30. Juni 1895 auf 37.618 Lire, gegen 30.197 Lire im vorangehenden Halbjahre.

Frankreich. (Genehmigung der neuen Waarenclassen-Eintheilung im Eisenbahn-Güterverkehre.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 5. August die neue allgemeine gleichmässige Classeneintheilung der Frachtgutwaaren für die sieben grossen Eisenbahnnetze und die Gürtelbahn unter folgenden, von den Gesellschaften am 11. September angenommenen Bedingungen genehmigt:

1. Diejenigen Festsetzungen, welche innerhalb eines Jahres begründete Beschwerden hervorrufen, sind zu verbessern.

2. In Zukunft ist keine Aenderung an der gleichmässigen Classeneintheilung dem Minister zur Genehmigung vorzulegen, bevor nicht Einvernehmen zwischen der Staatsbahnverwaltung und den sechs grossen Eisenbahn-Gesellschaften erzielt ist; ebenso wird die vorläufig geregelte Einreihung der nicht benannten Waaren in die Classen nach gemeinsamem Einvernehmen zwischen den Gesellschaften sofort der Aufsichtsbehörde vorgelegt. Diese Einreihung bildet den Gegenstand einer Uebersicht, die der Classeneintheilung beigegeben und alljährlich neu gedruckt wird.

3. Die von den Gesellschaften angegebenen Berichtigungen sind, da sie behufs Verbesserung der neuen Classeneintheilung durch Ausnahmetarife erfolgen müssen, der Aufsichtsbehörde in einer Frist von höchstens drei Monaten vorzulegen, und die Gesellschaften erhalten den Verfrachtern bis dahin die Vortheile, die diese hauptsächlich auf Grund der besonderen Einreihungsübersichten jeder Gesellschaft geniessen.

4. Zwischen den Benennungen der Ausnahmetarife und denen der allgemeinen Classeneintheilung hat beständig Gleichheit obzuwalten, und es darf keine neue Benennung in die Ausnahmetarife eingeführt werden, ohne dass sie zuvor in die oben genannte gemeinsame Einreihungsübersicht eingetragen ist.

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Pferdebahnen.) Die der Allgemeinen französischen Strassenbahn-Gesellschaft in Le Havre und Umgegend bis Ende 1943 concessionirten Pferdebahnen: vom Stadtzollhaus von Rouen nach dem Gemeindehaus von Graville Sainte Honorine, vom Bahnhof nach den Schlachthäusern und vom Rathhaus nach dem Stadtzollhaus des Seeboulevard sind durch Verordnung vom 14. September für gemeinnützig erklärt worden.

— (Concessionsübertragung.) Durch Verordnung vom 6. September ist die Concession der durch Gesetz vom 26. November 1894 für gemeinnützig erklärten Eisenbahn Bussy-Ercheu von dem bisherigen Concessionsinhaber Lambert auf die „Compagnie des chemins de fer d'intérêt à voie étroite de Bussy à Ercheu (Société anonyme)" übertragen worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Vindobona" von Kobe-Shanghai.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 1. October nach 65 tägiger Fahrt mit 13 Passagieren und 1368 Gewichtstonnen Ladung von Kobe-Shanghai über Fiume in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 2730 kg Fischöl, 800 kg Bambus, 50.000 kg Kupfer, 9520 kg Curiositäten, 600 kg Decken; aus Shanghai 4900 kg Thee, 18.500 kg Baumwolle (für Venedig); aus Hankow 2600 kg Häute, 420 kg Thee; aus Hongkong 1200 kg Galläpfel, 2450 kg Thee, 7728 kg Seide, 4500 kg indisches Rohr, 600 kg Oelessenz, 40.250 kg Quassia; aus Penang 61.670 kg Pfeffer; aus Calcutta 86.177 kg Sackleinwand, (hievon 20.700 kg für Patrasso), 66.643 kg Häute, 101.502 kg Ricinussamen, 18.500 kg Baumwolle, 16 240 kg Tamarinde; aus Madras 10.657 kg rothes Holz, 190.550 kg Baumwolle (hievon 27.750 kg für Venedig); aus Colombo 179.148 kg Cocosöl (hievon 5075 kg für Ancona), 2000 kg Cocosnüsse, 3095 kg Cocosrinde, 6090 kg Saponholz; aus Bombay 102.616 kg Sowaresamen, 38.850 kg Baumwolle (hievon 18.500 kg für Venedig), 1155 kg Thee, 25.375 kg Mirabolamen, 113.680 kg Leinsamen, 152.250 kg Ricinussamen; aus Persischer Golf 862 kg Häute, 770 kg Därme; aus Aden 11.455 kg Häute (für New-York), 2030 kg Kaffee, 2183 kg Perlmutter, 1116 kg Myrrhen, 508 kg Gummi, 812 kg Wachs; aus Suez 23.405 kg Gummi, 1800 kg verschiedene Gegenstände, und aus Fiume 390 kg Citronen. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 669.131 fl. ö. W.

Dampfschiffahrt-Unternehmung am Balaton (Plattensee). (Einführung der Winterfahrordnung.) Die Direction der Plattensee-Dampfschiffahrt-Unternehmung verlautbart, dass vom 28. October angefangen die Schiffe zwischen Siófok und Balaton-Füred blos am Sonntag verkehren. Die zweimal tägliche Schiffsverbindung zwischen Boglár und Révfülöp bleibt im Anschlusse an die Züge der Südbahn aufrecht.

Regulirung des Eisernen Thores. (Probefahrten im Bereiche eines bereits fertiggestellten Donau-Stromabschnittes.) Am 28. October fanden unter Führung des Leiters der Collaudirungs-Commission der Arbeiten im Bereiche des „Eisernen Thores", Sectionsrath Béla Gonda, bereits Probefahrten in dem in das Felsenbett der Donau eingesprengten Canale, und zwar über die nunmehr beseitigte Stromschnelle „Sztenka", einem der gefährlichsten, wasserfallähnlich gewesenen Schiffahrtshindernisse, statt. Der Staatsdampfer „Drava" und der Dampfer „Vásárhelyi-Pál" der Bauunternehmung durchfuhren diese Section mit vollem Dampfe. und zwar bei mittlerem Wasserstande sowohl stromauf- als stromabwärts, und führten auch an mehreren Stellen Manöver und Kreuzungen ohne die mindesten Anstände aus. Die Commission constatirte, dass die Richtung des Canals vollständig den Anforderungen der Schiffahrt entspricht und selbst die grössten Dampfer von nun an bei niedrigstem Wasserstande in der Thalfahrt bis Drenkova verkehren können.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXI. Stückes.) Das am 9. November herausgegebene CCXI. Stück enthält unter

Nr. 1574: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. November 1895, Z. 27.370, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen serbischer Provenienz aus Steinbruch in Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1575: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. November 1895, Z. 26.345, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1576: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 2. November 1895, Z. 88.695, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Schweinen aus der Bukowina nach Galizien.

Nr. 1577: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 3. November 1895, Z. 18.498, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen serbischer Provenienz aus Steinbruch (Kőbánya) in Ungarn in die Bukowina.

Nr. 1578: Kundmachung der kgl. Landesregierung für die Bukowina vom 3. November 1895, Z. 18.501, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Klauenvieh aus Ungarn nach der Bukowina.

— (Inhalt des CCXII. Stückes.) Das am 11. November herausgegebene CCXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1579: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 7. November 1895, Z. 89.357, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehrs mit Borstenvieh im Gerichtsbezirke Pruchnik in Galizien.

— (Inhalt des CCXIII. Stückes.) Das am 12. November herausgegebene CCXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1580: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 3. November 1895, Z. 21.956/IV, betreffend die Einfuhr lebender Schweine aus Serbien nach Italien.

Nr. 1581: Landespolizeiliche Anordnung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Liegnitz vom 8. November 1895 (Extrabeilage zu Nr. 45 des Amtsblattes der kgl. Regierung zu Liegnitz vom 9. November 1895), betreffend die thierärztliche Untersuchung von auf der Eisenbahn in den Regierungsbezirk Liegnitz eingeführten Viehtransporten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Paltinoasa für den Gesammtverkehr.

Am 1. October 1895 wurde die in der Strecke Hatna—Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen gelegene, bis dahin nur für den Personen-, Gepäcks- und den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen in Benützung gestandene Station Paltinoasa für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 12. November 1895. [859]

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in den Tarifheften 3 und 4 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze für die dem Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband einverleibten Stationen Carden, Cochem, Hatzenport, Mayen, Moselkern und Niedermendig des Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken werden mit dem 1. Jänner 1896 im Rahmen des Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 11. November 1895. [860]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1895 treten in Kraft:

a) der Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, enthaltend:
   1. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes XIII für Borstenvieh.
   2. Aufnahme der Stationen Gromnik, Krosno, Nepołokoutz und Strzyzów am Wislok in den Ausnahmetarif XIV für Grosshornvieh.
   3. Aenderung des Stationsnamens Floridsdorf-Donaufeld.
   4. Ergänzung des Kilometerzeigers.

b) Der Nachtrag V zum Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 2, enthaltend:
   1. Aenderung der Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes XVI.
   2. Einführung des neuen Ausnahmetarifes XVI für Borstenvieh.
   3. Aufnahme der Stationen Gromnik, Krosno, Nepołokoutz und Strzyzów am Wislok in den Ausnahmetarif XVII für Grosshornvieh
   4. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge können von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zu dem Preise von 25, bezw. 15 kr. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 8. November 1895. [861]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. September 1895 giltigen Nachtrag I zum Anhang zu Theil II, Heft 3, des Tarifes für obbezeichneten Eisenbahnverband sind auf Seite 2 unter Punkt IV bei Baden die Coursdifferenzen von 3, 2 und 1 auf **0·03, 0·02** und **0·01** Mark richtig zu stellen.

Wien, am 11. November 1895. [862]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt ein neuer Tarif-Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehre zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. August 1894 und die zu demselben erschienenen Nachträge I und II ausser Kraft gesetzt werden.

Die wesentlichste Aenderung im neuen Tarife besteht darin, dass derselbe nicht mehr für Sendungen von jeder einzelnen russischen Aufgabsstation specielle Frachtsätze ab der Grenze, sondern nur zweierlei Frachtsätze, und zwar für Sendungen aus dem russischen Nahgebiete und aus dem russischen Ferngebiete enthält. Ferner findet derselbe auch auf Sendungen aus den ganz nahe der Grenze gelegenen russischen Stationen, wie beispielsweise Woloczysk, Wojtowzy, Tschornyj-Ostrow, Radziwiłow, Rudnia-Potschajewskaja etc., für welche der bisherige Tarif keine Geltung hatte, Anwendung.

Des Weiteren enthält derselbe directe Frachtsätze für den Verkehr mit deutschen Seehafenstationen transito seewärts.

Exemplare des neuen Tarifes sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 60 Hellern = 50 Markpfennigen zu beziehen.

Wien, am 12. Novemer 1895. [863]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausscheidung der Stationen Buchs und St. Margrethen aus dem Verbandsverkehre.

Die Giltigkeit der Frachtsätze zwischen den Stationen Buchs und St. Margrethen (k.k.St.B.) einerseits und der Station Leipzig (Berliner Bahnhof) andererseits, die zufolge Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 113 vom 26. September 1895 am 31. October 1895 erlöschen sollte, wird bis zum 31. December 1895 verlängert.

Wien, am 31. October 1895. [864]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst.

Mit 1. December 1895 tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, giltig vom 1. November 1893, in Kraft.

Derselbe enthält neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze und Berichtigungen etc.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. November 1895. [865]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Lemberg einerseits und Breslau, Berlin, Bremen, Hamburg-Altona andererseits über Oderberg, bezw. Oswięcim und Szczakowa-Myslowitz.

Neue Fahrpreise.

Mit 1. Jänner 1896 treten an Stelle der für die vorgenannten Verbindungen bestehenden Fahrpreise folgende neue Fahrpreise in Kraft:

Zwischen Lemberg und Breslau	Einfache Fahrt giltig für alle Züge		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark		
a) über Oswięcim, bezw. Szczakowa-Myslowitz	53·40	35·40	20·40
b) über Oderberg, bezw. Oswięcim und Szczakowa-Myslowitz	59·40	39·30	22·60
Berlin	89·50	61·60	38·20
Bremen	123·80	87·—	56·—
Hamburg-Altona	116·60	82·10	53·—

Wien, am 10. November 1895. [866]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausgabe der Nachträge III zu dem vom 1. Juni 1894 giltigen Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2, sowie zu den Anhängen dieser Tarifhefte.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896, bei Frachterhöhungen vom 1. März 1896, gelangen die in rubro bezeichneten Nachträge zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten nebst Berichtigungen neue, bezw. geänderte Classenguttarife, neue Ausnahmetarife, und zwar Nr. 40 für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchte, Malz etc. zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, und Nr. 41 für Hopfen, dann Ausnahmefrachtsätze für Baumwollengarne (Twiste) und die Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. 1 (Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen), Nr. 2 (Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See), Nr. 11 (Holz etc.), Nr. 18 A, B, E und F (Eisen und Stahl etc.), Nr. 25 (Thon etc.) und Nr. 30 (Kaolin), sowie der Seehafen-Ausnahmetarif Nr. 4 (Palmöl etc.), Nr. 5 (Thran etc.) und Nr. 12 a (Baumwolle, rohe) durch Einbeziehung neuer Stationen, die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 27 (Obst, frisches etc.) und der für den Verkehr mit Friedek-Mistek (K. F. N. B.) bestehenden Ausnahme-Frachtsätze für rohe Baumwolle, ferner eine Abänderung des Titelblattes und des Vorwortes, sowie der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 8 (Möbel aus gebogenem Holze etc.), eine Ergänzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 2, die Aenderung, bezw. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, des alphabetischen Verzeichnisses der Ausnahmetarife, sowie des Kilometerzeigers und endlich eine Aenderung der Coursdifferenzen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 9. November 1895. [867]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Anhanges zum Localtarife (Theil II).

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf gelangt an Stelle des bisherigen ab 1. Jänner 1894 giltigen Anhanges sammt Nachtrag I ein neuer Anhang zum Localtarife (Theil II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, enthaltend:

Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in bestimmten Relationen,

zur Einführung.

Exemplare dieses Anhanges sind zum Preise von 1 Krone bei der Verkaufsstelle Wien Südbahnhof, Cassa V, erhältlich oder können durch die Südbahnstationen bezogen werden.

Wien, am 14. November 1895. [868]

Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone, Nabresina, Ronchi und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 1. Jänner 1896 tritt der Nachtrag II zu den ab 1. Februar 1894 giltigen Ausnahmetarifen für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone, Nabresina, Ronchi und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung des Titelblattes.
II. Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. V für Chamotteerde etc.
III. Aufnahme der Station Hruschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Ausnahmetarif Nr. VI für Chlorkalk (Bleicherde, Bleichkalk, Bleichpulver).
IV. Eliminirung des Ausnahmetarifes Nr. XI für Kaolinerde.
V. Aufnahme der Station Ronchi der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif Nr. XIX für Stärke und Stärkemehl aller Art.
VI. Aufnahme der Station Grussbach-Schönau der priv. Oeterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif Nr. XXII für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker).

VII. Aenderung der Zuschlagsfristen.
VIII. Ergänzung der Kilometerentfernungen.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 16. December 1895 bei den Verbandsverwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) zum Preise von 10 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 8. November 1895. [869]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Breslau-Sächsischer Verband. (Einbeziehung von Stationen in den Tarif.) Mit Giltigkeit vom 1. November wurden die Stationen Grünthal, Harthau im Erzgebirge, Jahnsdorf i. Erzgebirge, Neuhausen i. Sachsen, Neukirchen im Erzgebirge, und Weissenberg i. Sachsen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in den Breslau-Sächsischen Verband einbezogen. Der Frachtberechnung für den Verkehr mit diesen Stationen sind bis auf Weiteres folgende Entfernungen zugrunde zu legen.

Für den Verkehr mit	Die Entfernungen für		
Grünthal	Olbernhau	zuzüglich	3 km
Harthau i. Erzgebirge	Alt-Chemnitz	„	7 „
Jahnsdorf i. Erzgebirge	„	„	13 „
Neuhausen i. Sachsen	Olbernhau	„	12 „
Neukirchen i. Erzgebirge	Alt-Chemnitz	„	10 „
Weissenberg i. Sachsen	Löbau i. Sachsen	„	16 „

Norddeutsch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Ausnahmetarif 5.) Am 1. November wurde die Station Kiel des Eisenbahn Directionsbezirkes Altona in den Ausnahmetarif 5 für thüringische, böhmische und Nürnberger Spielwaaren (Tarifheft 2) einbezogen. Ueber die Höhe der anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Ostdeutsch-Hessischer und Berlin-Stettin-Hessischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen.) Am 1. November wurde das Waarenverzeichniss des in den vorbezeichneten Verkehren für Schiffsbaueisen bestehenden Ausnahmetarifs noch auf einige zum Specialtarif I gehörige Gegenstände, sowie auf sämmtliche zum Bau von Seeschiffen dienende Gegenstände des Specialtarifs II ausgedehnt. Ueber den Wortlaut des neuen Waarenverzeichnisses und die zur Einführung kommenden Anwendungsbestimmungen geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hanseatisch-Ostdeutscher und Berlin-Hanseatischer Verbandsgütertarif. (Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen.) Im Gruppentarif III (Berlin — Stettin), sowie im Hanseatisch-Ostdeutschen und im Berlin-Hanseatischen Verbandsgütertarif erhielt der Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen mit Giltigkeit vom 1. November ab ein erweitertes Artikelverzeichniss und anderweitige Anwendungsbedingungen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Kgl. Preuss. Staatsbahnen. (Eisenbahn-Directions-Bezirk Breslau: Neuer Personen- und Gepäcktarif.) Mit dem 1. November wurde für den Directionsbezirk Breslau ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, eingeführt. Durch denselben gelangt der gleichnamige Tarif vom 1. April 1894 nebst Nachtrag, sowie der Tarif für den Schlesischen Rundreiseverkehr vom 1. Mai 1889 zur Aufhebung. In den Fahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen dieser Tarife treten bis auf Weiteres Aenderungen nicht ein.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. (Transportsteuerzuschläge bei Eilgutsendungen.) Die Transportsteuerzuschläge von 0·04, bezw. 0·01 Mk. bei Eilgutsendungen im Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr (vergl. Tarif vom 26. Februar a. St. (10. März n. St.) 1893, Vorbemerkung VI zu Tariftabellen) werden seit 11. October a. St. (23. October n. St.) d. J. nicht mehr erhoben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1826	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle, in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen, dann Schwefelsäure-Abfallwasser in Cisternen- (Reservoir-) Wagen oder in in Körben verwahrten Glasballons bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum, sowie für leere gebrauchte Petroleumfässer	Mähr.-Ostrau	Loosdorf Furth i. W. Moldau Weipert Klingenthal Reitzenhain Georgswalde-Ebersbach Mittelwalde Mittelsteine	Einhaltung der speciellen Tarifbestimmungen des ab 1. September 1891 (Neu-Auflage vom 1. Jänner 1894) giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum, roh und raffinirt etc.	Vom 20. November 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 45·0 71·8 80·8 100·0 96·0 97·1 99·1 66·9 59·1		Im Kartirungswege		
				Oderberg	Loosdorf Furth i. W. Moldau Weipert Klingenthal Reitzenhain Georgswalde-Ebersbach Mittelwalde Mittelsteine					45·9 72·7 81·7 100·8 96·9 97·9 99·9 67·7 59·9				
				Trzebinia	Loosdorf Furth i. W. Moldau Weipert Klingenthal Reitzenhain Georgswalde-Ebersbach Mittelwalde Mittelsteine					55·9 82·7 91·7 110·8 106·9 107·9 109·9 77·7 69·9				
1827	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rübenschnitze der Pos. Z, 13 des Tarif Theil I	Troppau K.F.N.B. loco (Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Troppau M.S.C.B. (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen; bei Versendung von einem mit der Station Troppau K.F.N.B. mittelst Schlepp-Geleises verbundenen Industrie-Etablissement	Vom 17. November 1895 bis Ende April 1896	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	3 kr. *)		Im Kartirungswege		*) Dem zugestandenen Frachtsatz wird die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Verordnungs-Blatte Nr. 130 vom 7. November 1895, unter Nr. [illegible] publicirte Manipulations-Gebühr von 2 kr. pro 100 kg zugeschlagen.
			Zuckerrüben der Pos. Z, 13 des Tarif Theil I	Troppau M.S.C.B. (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Troppau K.F.N.B. loco (Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen; mit der Bestimmung für ein mit der Station Troppau K.F.N.B. mittelst Schlepp-Geleises verbundenes Industrie-Etablissement								
1828	Südbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Fässer, gebrauchte (mit weniger als 1·3 Meter Durchmesser der grössten Fläche)	Kis-Marton-Szárazvám	Triest S.B. und Fiume (oder vice versa)		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	1·73 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1829	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakráczer Eisenbahn und kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Holz der Position H—19 des Tarifes, Theil I	Pivnica Gyulaves Daruvar Siráč Pakrácz-Lipik Slatina Koncanica-Zdenci	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Transporte hat auf Kosten der Partei durch deren eigene Leute zu erfolgen, während das Abladen durch Organe der Bahnanstalt erfolgt	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	143 144 151 151 151 143 151 Heller inclus. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
1830	**Südbahn-Gesellschaft**		B r e n n h o l z	B a r c s (mit Provenienz von nebigen Stationen der Barcs-Pakráczer Eisenbahn)	Wien-Matzleinsdorf und den Wien vorgelegenen Südbahnstationen und Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn, bei Provenienz von: Lukač Virovitica Teresovac-Suhopolje Pivnica Gyulaves Bastaji Daruvár Siráč Pakrácz-Lipik Supljalipa Koncanica-Zdenci Cabuna Sladojevce Slatina	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen von nebigen Stationen der Barcs-Pakráczer Eisenbahn mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	77 77 77 74 72 70 71 73 75 70 71 77 75 73 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
1831	**Südbahn-Gesellschaft**	Eisenbahn Wien-Aspang	Brennholz	Szombathely und Acsád	Wien E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif		52 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
1832	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose aus der Position H—29 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wörgl	Ebenfurth Grammat-Neusiedl Klein-Neusiedl Ober-Eggendorf Pitten	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	132 154 148 144 156 Heller incl. Mgb.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1833	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 130 vom 13. November 1894 sub fortl. Nr. 1995 und Nr. 123 vom 19. October 1895 sub fortl. Nr. 1630 ab Schönbrunn, Altkladno und Teplitz-Waldthor nach Triest und Pola veröffentlichten ermässigten Frachtsätze sind auch für Eisen- und Stahlmateriale, sowie für Eisen- und Stahlwaaren zu **Ausrüstungszwecken der k. und k. Kriegsmarine** giltig.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1834	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mineral-Schmieröl	Triest S.B. und Freihafen S.B. Fiume und vice versa	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbenannten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Südnordösterr.-Ungar. Verbandtarif (Ausnahmetarif XXIV c, Pos. Nr. 20)	163 157 Kreuzer ö. W. incl. Mgb. (bezw. auch incl. Steuer)	154 Kreuzer ö. W. incl. Mgb. (bezw. auch incl. Steuer)	9 3 Kreuzer ö. W.	Im Kartirungswege		
1835	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, eingereiht in Position E—7 E—6 E—7 E—6 des Tarifes, Theil I	Gross-Meseritsch	Triest S.B. und Freihafen S.B. Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directe Tarife bestehen nicht		170 163 166 159 Kreuzer ö. W. incl. Mgb. (bezw. auch incl. Steuer)		Im Kartirungswege		
1836	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen der Position E—19 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Kolin (St.E.G.) oder vice versa	Prossnitz (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 20. November 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht für diese Sendungen kein directer Frachtsatz	51·5 kr.		Im Kartirungswege		
1837	**Oesterr. Nordwestbahn**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rüben Rübenschnitte, Rübenabfälle, Composte und Schlamm von der Zuckerfabrikation	Hetzmannsdorf-Wullersdorf Hohenau	Hohenau Hetzmannsdorf-Wullersdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der Oe.N.W.B. und K.F.N.B.		kr. 23·7 17·5		Im Kartirungswege		
1838	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Glückhilfgrube N. M. Friedenshoffnunggrube N. M. Friedenshoffnunggrube B. F.	Leoben k.k.St.B. und S.B. loco und transito	Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Niederschlesischer Kohlen- und Coakstarif nach den westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. November 1892	Kreuzer ö. W. Noten 98·3 98·3 99·0	80·2 80·2 80·9	18·1 18·1 18·1	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	Bei innerhalb der Giltigkeitsdauer etwa Seitens der K. E.-Direction Breslau einzuführenden Aenderungen in der Courskürzung der officiellen Frachtsätze erhöhen, bezw. ermässigen sich die zugestandenen Nettosätze in gleichem Ausmasse

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1839	Oesterr. Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle		Neubidschow	10000 metr. Tonnen Minimalquantum. Unter Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag. Tarif vom 1. März 1894 sammt Nachträgen I—III	In Kronen pro 10000 kg			Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als alleinigen Aufgeber lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende Februar 1897	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die officiellen Tarifsätze ermässigen sollten, reduciren sich in gleichem Ausmasse die zugestandenen Nachlässe. Die Schleppbahngebühren sind in den nebenseitig zugestandenen Nettosätzen nicht inbegriffen, sondern separat zu entrichten.
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					85·0	82·8	2·2			
				Dux und Dux-Ladowitz					85·0	80·8	4·2			
				Holtschitz-Seestadtl					85·0	83·8	1·2			
				Karbitz					81·8	74·8	7·0			
				Mariaschein					83·2	76·2	7·0			
				Schönfeld					81·0	74·0	7·0			
				Schwaz-Kuttowitz					85·0	80·8	4·2			
				Teplitz					85·0	78·4	6·6			
				Triebschitz					85·0	83·4	1·6			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					80·6	73·6	7·0			
				Ullersdorf					85·0	80·0	5·0			
				Wohontsch					85·0	80·0	5·0			
				Bilin					85·0	81·6	3·4			
1840	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steinkohlen	Seidenberg transito	Friedland i. B. / Raspenau-Liebwerda	3000 Tonnen Minimalquantum für beide Stationen zusammen. Aufrechthaltung der allgemeinen Bedingungen der citirten Tarife. Die Transporte müssen für die Ortschaften Hegewald, Neustadtl, Bärnsdorf und Heinersdorf bestimmt sein und dahin von den Bahnhöfen per Achse abgeführt werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Oberschles.-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc., Tarif vom 1. Jänner 1892; Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889	9·0 Kreuzer ö. W. Noten	4·7 Kreuzer ö. W. Noten	4·3 Kreuzer ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Auf den Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der in Hegewald, Neustadtl, Bärnsdorf und Heinersdorf domicilirenden Empfänger die thatsächliche Empfangnahme der Kohle bestätigt erscheint, consignirt spätestens bis Ende März 1897	Sollten sich innerhalb der Vertragsdauer die officiellen Frachtsätze ermässigen, so verringert sich in gleichem Ausmasse der bewilligte Nachlass

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1841	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kohle	Liebau transito und Mittelwalde transito	Königinhof	**12000 Tonnen Minimalquantum.** Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Tarife. Die Sendungen müssen zu den directen Frachtsätzen der citirten Tarife abgefertigt werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Niederschles. Kohlentarif nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889; Oberschles.-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden	Verschieden	4·5 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als alleinigen Versender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche consignirt spätestens bis Ende Februar 1897 einzusenden sind	Auf die Versandtstellen: Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten des Niederschlesischen Tarifes vom 1. Juni 1889 findet dieses Zugeständniss keine Anwendung

1842 — Oesterr. Nordwestbahn

Anwendung der ab Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau jeweilig bestehenden Frachtsätze auf ungarische Sendungen ab Wien Oe.N.W.B.

Für Sendungen, die von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. d. L., bezw. via Grammat-Neusiedl nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab da nach nördlich von Wien liegenden Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (exl. Vysočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tyništ), ferner nach den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn (excl. Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bisic und Kralup-Neratovic, ferner die Stationen Bodenbach und Tetschen (Bodenbach-Landungsplatz) weitergesendet werden, sowie für Sendungen, die von nördlich Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen (excl. Vysočan, Nimburg, Kolin, Pardubitz, Wildenschwert und Tyništ), ferner von den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn (excl. der Stationen der Strecken Prag—Liblic-Bisic und Kralup-Neratovic, ferner den Stationen Bodenbach und Tetschen (Bodenbach-Landungsplatz) in Wien Oe.N.W.B. anlangen und von da nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. d. L., bezw. via Grammat-Neusiedl weitergesendet werden, gelangen vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896, rücksichtlich der Strecken nördlich Wien Oe.N.W.B. die jeweilig für die gleiche Abgabs-, bezw. Aufgabsstation von, bezw. nach Wien (Staatsbahnhof), bezw. Stadlau bestehenden Frachtsätze, abzüglich der Gebühr für die Donauuferbahn Wien St.E.G.-Wien Oe.N.W.B., im Rückvergütungswege zur Anwendung, falls durch Vorlage der Frachtdocumente in unzweifelhafter Art nachgewiesen wird, dass diese Sendungen von ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. d. L., bezw. via Grammat-Neusiedl in Wien Oe.N.W.B. angelangt und ab da innerhalb eines Monates weitergesendet wurden, bezw. — in umgekehrter Richtung — von nördlich Wien Oe.N.W.B. liegenden Stationen nach Wien Oe.N.W.B. abgefertigt und ab innerhalb eines Monates nach ungarischen Stationen via Marchegg oder via Bruck a. d. L., bezw. via Grammat-Neusiedl weitergesendet worden sind.

Im Falle der Erbringung des bedungen Nachweises werden auch die bei der Aufgabe in Wien Oe.N.W.B. nach Ungarn, bezw. bei der Abgabe in Wien Oe.N.W.B. beim Anlangen von Ungarn für die Auf-, bezw. Abgabe-Manipulation in Wien Oe.N.W.B. zur Einhebung gelangten Manipulationsgebühren (vergl. Nachtrag I A zum Localgütertarife der Oe.N.W.B., Seite 232) rückvergütet.

Der Anspruch auf Rückvergütung der bezüglichen Frachtunterschiede erlischt, wenn das mit den bezüglichen Frachtdocumenten belegte Rückvergütungs-Ansuchen nicht innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Weitersendung ab Wien Oe.N.W.B. gerechnet, eingebracht wird.

Diese Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen von ungarischen Stationen nach Stationen des Auslandes und vice versa Anwendung.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
1843	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Steine des Specialtarifes 3 (in vollen Wagenladungen)	Gablonz Brandl	Gablonz a. d. N.	Aufrechthaltung der für Specialtarif 3 giltigen Bestimmungen. **Fünfhundert (500 t) Tonnen Minimalquantum**	Bis Ende December 1896	Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vom 1. Juli 1895	5·5 kr.	4·5 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Adressaten lautend, bis spätestens Ende Februar 1897	
1844	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Möbel aus gebogenem Holze als sperriges Gut	Bistritz a. H.	Oderberg	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 117·4	kr. 75·4	kr. 42·0	Im Kartirungswege		
				Wsetin	Oderberg				111·7	97·8	13·9			
				Wsetin	Granica				197·8	180·6	17·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1845	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden; dann Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet	Wsetin	Wall.-Meseritsch transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	kr. 13·0	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				bezw. vice versa										
				Wsetin	Weisskirchen L.B.					25·7				
				Bistritz a. H.	Oderberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen, bezw. Zahlung der Fracht für das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, resp. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer des verwendeten achträdrigen Wagens				32·8				
				Wsetin	Wall.-Meseritsch transito					11·9				
				bezw. vice versa										
				Wsetin	Weisskirchen L.B.					23·1				
			2. Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden	Wsetin	Czernotin-Keltsch	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und vierrädrigen Wagen				22·9				
				Czernotin-Keltsch	Weisskirchen L.B.					7·8				
1846	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, insoweit selbe als sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden, bei Verladung in achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zu 15000 kg	Bielitz Bisenz-Pisek Bistritz a. H. Holleschau Wall.-Meseritsch Weisskirchen	a) Wien Nordbahnhof transito b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Bestimmung der Sendungen zum Exporte aus Oesterreich und Nachweisung desselben; Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	Kreuzer a) b) 86·3 88·3 32·5 34·5 48·6 50·6 45·8 47·8 55·4 57·4 55·1 57·1	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zu 15000 kg werden nicht obligatorisch, sondern nur nach Thunlichkeit beigestellt
				Teschen K.F.N.B. oder K.O.B.	Wien Nord- oder Staatsbahnhof transito			Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. November 1894		75·4				
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito					77·4				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1847	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Kohle der Pos. K. 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Trifail	Cervignano Ronchi Fr. B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufgabe als Frachtgut	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine	Kreuzer 37 33		Im Kartirungswege		
			Holz der Pos. H. 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Triest Südbahn	Cervignano	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				21				
			Reis der Pos. R. 5 der Güterclassification, Reiskleie und Reisstaub der Pos. A. 22 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Villa-Vicentina	Wien Matzleinsdorf Budapest Südb. Graz Südb. Triest Südb.					107·5 113 107·5 20				
			Reis der Pos. R. 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Triest Südbahn	Villa-Vicentina					20				
			Bruchreis	Triest Südbahn	Cervignano					22				
			Getreide der Pos. G. 13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Cervignano Villa-Vicentina Pierris-Turriaco Ronchi Fr. B.	Triest Südbahn					22 20 18 18				
			Reisstärke der Pos. S. 55 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Cervignano	Wien Südb. Budapest Südb. Laibach Südb. Marburg Leoben Cilli Graz Südb. Agram Sziszek Klagenfurt Innsbruck Steyr Ried Linz Salzburg Prag					131 119 56 94 125·5 77·5 108·5 90 102·5 105 176 156 162 164 149 191				
			Pappendeckel der Pos. P. 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Graz Südbahn	Cervignano	In jedem Gewichte				115				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 134. **Wien, 19. November 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 11. November 1895, Z. 64.847, an sämmtliche österreichische Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend das Erscheinen einer Handausgabe der neuen „Verordnung, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren.“

Unter Bezugnahme auf den h. ä. Erlass vom 28. December 1892, Z. 65.119 (Vrdgs.-Bl. Nr. 1 ex 1893)' wird der geehrten Verwaltung eröffnet, dass die neue „Verordnung, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren“ unterm 20. November d. J. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 zur Kundmachung gelangen wird.

Hievon wird die geehrte Verwaltung schon jetzt mit dem Beifügen in die Kenntniss gesetzt, dass diese Verordnung nebst Einführungserlass unter Beifügung der auf das Refactiewesen Bezug nehmenden, noch in Geltung verbleibenden anderweitigen Erlässe, Entscheidungen u. s. w. alsbald nach der Kundmachung als 108. Heft der von der k. k. österr. Hof- und Staatsdruckerei veranstalteten Handausgabe der österr. Gesetze und Verordnungen erscheinen und zum Preise von 30 kr. zu erhalten sein wird.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, ihren etwaigen ersten Bedarf an Exemplaren dieses Heftes der genannten k. k. Hof- und Staatsdruckerei zum Zwecke der Bemessung der Höhe der Auflage ehethunlichst bekannt zu geben.

Wien, am 11. November 1895.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Krems nach Gmünd mit Abzweigungen von Ober-Meisling nach Gföhl, von Ottenschlag nach Guttenbrunn und von Gross-Gerungs, eventuell Rappottenstein nach Arbesbach.

Das k. k. Handelsministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Krems der k. k. Staatsbahnen über Ottenschlag, Rappottenstein, Gross-Gerungs, Weitra zur Station Gmünd der k. k. Staatsbahnen mit Abzweigungen von Ober-Meisling nach Gföhl, von Ottenschlag nach Guttenbrunn und von Gross-Gerungs, eventuell Rappottenstein nach Arbesbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 2. November 1895. Z. 58.232.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 13. November 1895, Z. 12.661, an die Verwaltungen der österr. Hauptbahnen, betreffend die Vorlage einer „Zusammenstellung sämmtlicher Schneeschutz-Anlagen."

Um die im Laufe der einzelnen Winterperioden eventuell eintretenden Schneeverwehungen entsprechend beurtheilen zu können, hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, in besonderen Tabellen den Stand sämmtlicher vorhandenen Schneeschutz-Anlagen genau darzustellen.

Die geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, bis längstens 1. März 1896 eine nach beiliegendem Muster angelegte Tabelle, welche mit den bezüglichen Daten ausgefüllt ist, hieher in Vorlage zu bringen.

Behufs h. ä. Evidenzhaltung dieser Tabelle sind ferner die im Laufe der Jahre sich als nothwendig herausstellenden Aenderungen dieser Schneeschutzanlagen von Fall zu Fall hieher mitzutheilen, und ist diesen Mittheilungen eventuell ein erläuternder Bericht beizugeben.

Um weiters über die im Laufe jeder Winterperiode eingetretenen Erscheinungen ein übersichtliches Bild zu erhalten, ist auch nach Ablauf jeder Winterperiode, und zwar spätestens bis 1. Juni jedes Jahres, eine nach dem mit h. ä. Erlasse vom 23. Jänner 1888, Z. 603,*) mitgetheilten Muster verfasste Tabelle vorzulegen, in welcher jedoch von den die bestehenden Schneeschutz-Anlagen betreffenden Rubriken nur die letzte, welche die Art der Wirkung derselben betrifft, aufzunehmen ist.

Wien, am 13. November 1895. **Lilienau** m. p.

*) Verordnungs-Blatt 1888, Nr. 15, S. 375.

Ad G.-I.-Z. 12.661 ex 1895.

Zusammenstellung sämmtlicher Schneeschutz-Anlagen.

Post Nr.	Linie	Strecke	Lage		Rechts oder links der Bahn oder beiderseits	In der Geraden	Im Bogen (Radius)	Gattung						Entfernung von der nächsten Geleiseachse			Evidenz der jährlichen Vorkommnisse (wird Seitens der k. k. General-Inspection ausgefüllt werden)
			von Kilometer	bis Kilometer				Schneedamm	Mauer	Schneehürden	Bretterplanken	Anpflanzung	Höhe	am Anfang	grösste	am Ende	

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Die Gemeinde ist in ihrer Eigenschaft als juristische Person in Bauangelegenheiten zur Beschwerdeführung gegen den Landesausschuss legitimirt.**
2. **Der böhmische Landesausschuss ist zur Verfügung von Regulirungen, welche von concreten Beschlüssen der Gemeindevertretung abweichen, nicht befugt.**

Der böhmische Landesausschuss hatte im Einvernehmen mit der Statthalterei in Prag mit Entscheidung vom 4. Februar 1893, Z. 47.796, den Lagerplan für die Gemeinde Bubenč genehmigt, zugleich aber Regulirungen, welche vom Gemeindeausschusse nicht in Aussicht genommen waren, darunter jene der von der Bruska zur Kaisermühle und zum Bahnhofe führenden Strasse, verfügt und dieselben zugleich in den Lagerplan eingezeichnet.

Gegen diese Entscheidung richteten die Gemeinde Bubenč und mehrere in der Sache betheiligte Interessenten die Beschwerde an den Verwaltungs-Gerichtshof, in welcher die Competenz des Landesausschusses zur Anordnung solcher Regulirungen bestritten wurde.

Die formale Einwendung des Landesausschusses, dass der Gemeinde die Legitimation zur Beschwerdeführung mangle, fand der Verwaltungs-Gerichtshof in der Erwägung für unbegründet, dass in Bauangelegenheit und speciell in Angelegenheit der Verfassung der Lagerpläne die Gemeindeorgane nicht blos in ihrer Eigenschaft als Baubehörde der unteren Instanz, sondern auch als Vertreter der juristischen Person der Gemeinde fungiren, in welcher Eigenschaft sie zur Beschwerdeführung umsomehr als legitimirt angesehen werden müssen, als die Consequenzen der festgesetzten Regulirungen auch auf die vermögensrechtlichen Interessen der Gemeinde Bezug haben.

In merito hob der Verwaltungs-Gerichtshof die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aus folgenden Gründen auf:

Nach § 2, Abs. 1, der Bauordnung sind in den Lagerplan allerdings alle in Ausführung begriffenen und die für die nächste Zeit beabsichtigten Regulirungen einzuzeichnen. Es kann aber nicht zweifelhaft sein, dass unter diesen Regulirungen nur solche verstanden werden können, welche kraft der Beschlüsse der Gemeinde nach den einzelnen Projecten der Parteien entweder schon im

Vollzug begriffen sind, oder welche die Gemeindevertretung für das Gemeindegebiet als in nächster Zukunft nothwendig erkennt. — Da nach § 4 Bauordnung der Lagerplan zunächst dem Gemeindeausschusse zur Beschlussfassung vorzulegen ist, so kann es auch nicht zweifelhaft sein, dass der Gemeindeausschuss bei Prüfung des Lagerplanes, eventuell nach Massgabe der von den Parteien erhobenen Einwendungen, seine ursprünglichen Projecte in Betreff der baulichen Entwicklung der Ortschaft zu ändern, etwa beabsichtigte Regulirungen zur Gänze fallen lassen oder doch wenigstens nicht für die nächste Zeit in Aussicht nehmen kann. — Die Einzeichnung von Regulirungen in den Lagerplan, die nach Massgabe der Beschlüsse des Gemeindeausschusses nicht weiter als für die nächste Zeit beabsichtigt angesehen werden können, erscheint nach dem Gesetze nicht erforderlich.

Die Bauordnung behält nun dem Landesausschusse im Einvernehmen mit der Statthalterei lediglich die Bestätigung, d. i. Genehmigung der Lagerpläne und weiter die Entscheidung der zwischen einzelnen Gemeinden entstehenden Differenzen und Streitigkeiten bevor. Es findet sich aber in der Bauordnung keine Belegstelle, aus welcher gefolgert werden könnte, dass der Landesausschuss im Einvernehmen mit der Statthalterei selbstständig concrete Regulirungen verfügen und diese sofort wirksam in den Lagerplan einzuzeichnen berechtigt wäre.

(Erkenntniss vom 4. Mai 1894, Z. 1745; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 463.)

Hafenbauten in Spanien.

Unter den gegenwärtig in den verschiedensten Weltgegenden in Ausführung befindlichen Hafenbauten muss das Unternehmen, die bekannte spanische Hafenstadt Bilbao mit einem ihrer Grösse entsprechenden Hafen zu versehen, wohl zu den bedeutendsten dieser Art gezählt werden.

Dem Bauplane gemäss, soll in dem inneren Theile der Bilbao-Bai ein Aussenhafen errichtet werden, und zwar soll dies geschehen durch Aufführung eines Wellenbrechers und eines Gegendammes. Vor circa sieben Jahren wurde bezüglich des ersteren mit einem Unternehmer ein Contract abgeschlossen, der sich verpflichtete, die Arbeiten in 12 Jahren fertigzustellen gegen eine Summe von über 20 Millionen Pesetas.

Das Project scheint des Oefteren abgeändert worden zu sein; der grössten Modificirung aber wurde es unterzogen, als im Monate November des Jahres 1893 ein heftiger Sturm einen Theil des Oberbaues unterminirte und sonstigen grossen Schaden verursachte. Vielleicht kam dies nicht ganz unerwartet, denn in Bezug auf seine exponirte Lage hat dieser Bau nicht seines Gleichen. In Folge der Configuration der Bilbao-Bai nämlich, nehmen die aus dem Golfe von Biscaya kommenden schweren Wellen, je mehr sie sich dem Wellenbrecher nähern, an Stärke eher zu als ab, es bedarf daher einer ausserordentlichen Festigkeit des Bauwerkes, um ihrem Anpralle Stand zu halten. Die durch den Sturm verursachten Schäden konnten erst nach monatelanger Arbeit reparirt werden, und musste man sich, um einer Wiederholung solcher Eventualitäten vorzubeugen, zur Ausführung entsprechender Sicherheitsmassnahmen entschliessen, wodurch der vertragsmässige Kostenbetrag sich auf 22,250.000 Pesetas erhöhte.

Unglücklicherweise jedoch brachten die letzten Tage des Jahres 1894 wieder einen so heftigen Sturm und eine so furchtbare See, dass ein solider Block des Oberbaues von 1130 Kubik-Yards Umfang und 1700 t Gewicht umgestürzt wurde. Dieser Unfall führte zu einer neuerlichen Durchsicht der Pläne für den Wellenbrecher und zu dem Entschlusse, das bisher fertiggestellte Bauwerk als Wellenbrecher im stricten Sinne des Wortes zu belassen und in geringer Entfernung hievon einen neuen Oberbau zu errichten. Der ursprüngliche Bau soll den Wellen ein gut Theil ihrer Heftigkeit benehmen, bevor sie den neuen Oberbau erreichen. Diese neue Aenderung des Planes dürfte die Baukosten auf circa 27,500.000 Pesetas erhöhen.

Was den Gegendamm betrifft, mit welchem man das Anstauen des Wassers zwischen dem Ende des Wellenbrechers und der gegenüber liegenden Küste verhindern will, so wurde dessen Bau im vorigen Frühjahre begonnen, und werden die Kosten auf 8,600.000 Pesetas geschätzt. Somit belaufen sich die Gesammtkosten für den Bau des Aussenhafens auf über 36,000.000 Pesetas. Aus dem Vorstehenden ersieht man, dass die spanischen Behörden keine leichte Aufgabe auf sich genommen mit diesem Unternehmen, dessen weiteres Fortschreiten mit Rücksicht auf die Bedeutung des Hafens Bilbao für Schiffahrt und Handel allgemein mit grossem Interesse verfolgt werden wird.

Von einem anderen Hafenorte Spaniens, Santander, wird berichtet, dass die Hafenarbeiten einen beständigen Fortschritt zeigen und dass der Hafen nach Vollendung dieser Arbeiten der beste in ganz Spanien sein dürfte. Das Dock wird den Schiffen absolute Sicherheit bieten, welche jetzt auf der Fahrt längs der alten äusseren Anlagen den in der Bai von Santander vorherrschenden heftigen Südstürmen ausgesetzt sind. Der Hafen soll mit den modernsten Einrichtungen für Lade- und Löschoperationen versehen werden, eine Frage von nicht geringer Bedeutung sowohl für Küstenfahrer als auch insbesondere für Dampfer für Ladung von Kohlen und Eisenerzen, die bisher von Frauen mittelst Körben auf dem Kopfe von und zum Schiffe getragen wurden.

In Corunna wurden Hafenarbeiten von grossem Umfange in Angriff genommen, deren Vollendung man in sechs Jahren entgegensieht. Durch diese Arbeiten wird der Hafen einen ganz anderen Charakter erhalten, und dies in doppelter Hinsicht, da einerseits die neuen Bauten der Bai ein ganz verändertes Aussehen geben werden und andererseits der Schiffahrt durch Entfall des gegenwärtig nothwendigen lästigen Operirens mit Leichterbooten eine erfreuliche Erleichterung geboten werden wird.

Die vor drei Jahren um einen Betrag von 11 Millionen Pesetas in Contract gegebenen Hafenbauten in Gijon schreiten mächtig vorwärts, und werden gleichzeitig anderweitige Verbesserungen des Hafens ausgeführt. Der Staat unterhandelt wegen des Ankaufes einiger Privatquais, und hofft man, dass dieselben binnen Kurzem der Schiffahrt zu niedereren Gebühren als früher geöffnet sein werden.

Auch soll in Barcelona ein neuer Molo gebaut werden, welcher ausser anderen Vortheilen der Schiffahrt noch grössere Sicherheit bei schwerer See bieten wird.

Aus Alledem ist zu entnehmen, dass Spanien der Frage der Verbesserung seiner Häfen grosse Aufmerksamkeit zuwendet, und dies trotz der Thatsache, dass die finanziellen Mittel des Landes gegenwärtig doch als beschränkte angesehen werden müssen. [„Shipping Gazette.“]

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 13. November referirte Abg. Dr. Fux über „Subventionen an Verkehrsanstalten".

Obmann Dr. Russ constatirte die steigendenden Erträge der vom Staate garantirten böhmischen Localbahnen, von welchen selbst die zwei in den Böhmerwald geführten Sackbahnen einen unerwartet geringen Staatszuschuss in Anspruch nehmen. Es ist Aussicht vorhanden, dass die geleisteten Zuschüsse des Staates nach dem Gesetze bald sammt Zinsen refundirt werden können.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Herstellung in Pfaffstätten.) In der Station Pfaffstätten wurde eine Central-Weichen- und Signalstellungs-Anlage hergestellt. [27. Juni, Z. 37.540.]

— (Bauliche Erweiterung der Station Baden.) Das Project für die anlässlich der Umwandlung der Station Baden in eine Doppelstation auszuführenden Hochbauten wurde genehmigt. [25. October, Z. 55.536.]

— (Bauliche Herstellung in Littai.) In der Station Littai wurde eine Weichenverbindung der Geleise 1 und 3 hergestellt. [31. Juli, Z. 44.722.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Linie Lieboch—Wies: Errichtung einer Haltestelle.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 4. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Errichtung einer Personenhaltestelle in km 17·3/4 mit der Bezeichnung „Wettmannstetten", sowie für die Einrichtung und Bedienung der nächst der Haltestelle bestehenden Wegschranken genehmigt. [25. October, Z. 30.428.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Stellwerkshütte in Wien.) In der Station Wien wurde eine anlässlich der Herstellung der Weichen-Sicherungsanlage in Wien erforderliche Stellwerkshütte errichtet. [30. October, Z. 63.410.)

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Mlatz für den Gepäckverkehr.) Die dermalen nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Mlatz der Linie Pilsen—Dux ist am 1. November auch für den Gepäckverkehr eröffnet worden.

— (Eröffnung der Station Paltinoasa für den Eil- und Stückgutverkehr.) Am 1. October ist die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnete Station Paltinoasa der Strecke Hatna—Kimpolung auch für den Eil- und Stückgutverkehr, mithin für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

— (Locomotivprüfungen.) Am 5. und 10. April fand im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung zweier für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmter Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender statt, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 28. März 1893, Z. 11.767, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp in Linz im Jahre 1895 neu hergestellt wurden. Die Maschinen gehören der Kategorie III c an und tragen die Inventarnummern 5930 und 5931, sowie die Fabrikationsnummern 3143 und 3144. Die Kessel der Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Beide Locomotiven haben im Ganzen drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist; die drei Achsen sind mit einander gekuppelt. Diese Maschinen sind nach dem Compound-System gebaut, mit der Anfahrtsvorrichtung System Gölsdorf versehen und haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Heussinger, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Schraube und Hebel combinirt. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und ist zwischen den Federn der dritten Achse eine Quertraverse vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und sind die Locomotiven noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, auf den Tender und Wagenzug wirkend, Spindelbremse, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter etc. Die Spurweite ist normal, und das Totalgewicht jeder der Locomotiven in ausgerüstetem Zustande beträgt 42 Tonnen. Die Probefahrten mit diesen beiden Locomotiven fanden auf der 11·8 km langen Strecke von Wien nach Purkersdorf der westlichen Staatsbahnen statt, und wurden hiebei Maximalgeschwindigkeiten von 71, bezw. 72 km, sowie Durchschnittsgeschwindigkeiten von 41, bezw. 45 km per Stunde erreicht. Da die beiden Locomotiven selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit stets einen ruhigen und sicheren Gang zeigten, wurden dieselben als für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen geeignet bezeichnet. [Z. 54.459.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Blockireinrichtung der elektrischen Distanzsignale in Schreckenstein.) Die Umstellung der in Schreckenstein permanent auf „Verbot der Einfahrt" stehenden Distanzsignale aus dieser Stellung auf „Erlaubte Einfahrt" darf nur dann stattfinden, wenn die zu befahrenden Wechsel richtig gestellt und die betreffenden Geleise, sowie auch ihre Grenzen für den zu erwartenden Zug thatsächlich frei sind, wovon sich der zur Wechselrevision Verpflichtete jedesmal persönlich überzeugen muss. Damit nun den dortigen Verkehrsorganen die Durchführung der vorgeschriebenen Sicherheitsmassregeln erleichtert werde, sind die drei Distanzsignale gegen Sebusein, Aussig und Schwaden mit einer Einrichtung (Blockirung) versehen worden, welche bewirkt, dass diese Signale nur dann auf „Erlaubte Einfahrt" umgestellt werden können, wenn der für die Wechselrevision Verantwortliche es ermöglicht. In Folge dieser Einrichtung kann die Umstellung der Distanzsignale auf „Verbot der Einfahrt" und nach Aufhebung der Blockirung auf „Erlaubte Einfahrt" auch durch den im Telegraphenbureau diensthabenden Telegraphisten erfolgen, wenn der Verkehrsbeamte durch den Dienst am Stationsplatze verhindert ist. [G.-I.-Z. 20.502.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Herstellung einer Weichen-Sicherungsanlage in der Station Wien.) In der Station Wien der Eisenbahn Wien-Aspang wurde eine Weichen-Sicherungsanlage hergestellt, welche zum Zwecke hat, die Begegnung aus- und einfahrender Züge unter einander, sowie mit den in dieser Station verschiebenden Locomotiven zu verhüten. In diese Anlage sind 11 Weichen einbezogen, und es dient zur Sicherung der Einfahrten ein zweiflügeliger Einfahrtssemaphor bei km 0·82 und zur Sicherung der Ausfahrten ein einflügeliger Ausfahrtssemaphor bei km 0·254. Das Stellen der Weichen für die Ein- und Ausfahrten wird durch die Weichenwächter besorgt, die Verriegelung derselben erfolgt mittelst eines Apparates, welcher in der bei km 0·54 situirten Stellwerkshütte untergebracht ist. Dieser Apparat enthält die Verriegelungs- und Signalstellhebel, sowie 5 Blockapparate für die Einfahrten und 3 Blockapparate für die Ausfahrten. Eine gleiche Anzahl von Blockapparaten befindet sich auch im Stationsbureau. In der zugfreien Zeit sind alle Weichen, beim Zugsverkehr jedoch nur jene frei beweglich, welche abseits der Fahrstrasse liegen. Das Geleise, auf welchem die Züge vom Hauptzollamte einfahren, ist bis zur Durchführung der beabsichtigten Versicherung der Einfahrt dieser Züge normal gegen dieselben durch einen Geleisesperrbaum mit Haltsignalscheibe und durch beiderseits der dortigen Strassenübersetzung aufgestellte Drehthore abgesperrt, und es darf die Einfahrt auf diesem Geleise für die Züge der Eisenbahn Wien-Aspang nur dann freigegeben werden, wenn die genannten Drehthore geschlossen sind und der Geleisesperrbaum mit dem Haltsignale vorgelegt ist. Das elektrische Distanzsignal ist in die Weichen-Sicherungsanlage nicht einbezogen und wird nach wie vor durch den diensthabenden Stationsbeamten gehandhabt. [G.-I.-Z. 19.862.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Garam-Berzencze—Léva. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 130 vom 30. October und dessen darauf folgende Nummern verlautbart den Wortlaut der mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 25. Juni 1895 zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Garam-Berzencze—Léva (vergl.

Vrdgs.-Bl. Nr. 77) erflossenen Concessionsurkunde. Der Concessionswerber für diese im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden Linie ist der Obergespan des Comitates Bars, k. u. k. Kämmerer Johann Kazy, als Obmann des Eisenbahn-Comité des Comitates Bars. Das Actiencapital dieser 66·3 km langen Linie, zu deren Ausbau bereits im Jahre 1882 zufolge G.-A. XLV ex 1882 der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Actiengesellschaft die bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Concession ertheilt wurde, ist mit 2,940.000 fl., d. i. mit 44.344 fl. per laufendes Bahnkilometer bemessen, von welcher Summe 166.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel auszuscheiden sind. Die Linie Garam-Berzencze—Léva wird von der Endstation Léva der Linie Párkány-Nana—Csata—Léva der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigen und diese über Zsarnócza in der Station Garam-Berzencze mit deren Hauptlinie Budapest — Hatvan — Garam-Berzencze—Ruttka und deren Flügelbahn Garam-Berzencze—Selmeczbánya (Schemnitz) verbinden. Die Bestimmung der Stationen wird nachträglich erfolgen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachstehend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 28. October, Z. 72.073, dem Rudolf Huber, Einwohner von Marmaros-Sziget, für eine von der Station Marmaros-Sziget-Magtár der Marmaroser Salzbahnen, d. i. der Linien Marmaros-Sziget-Magtár—Rónaszék und Marmaros-Sziget-Magtár—Akna-Slatina abzweigende und diese mit kreuzförmiger Verzweigung im Bereiche der Stadt Marmaros-Sziget und mit Anwendung der Spurweite der Marmaroser Salzbahnen in der Station Marmaros-Sziget der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit den Linien Szerencz—Marmaros-Sziget und Marmaros-Sziget—Nagy-Bocskó—Körösmezö—(Woronienka—Stanislau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Localbahn Marmaros-Sziget—Kis-Bocskó verbindende, ursprünglich für Dampfbetrieb projectirt gewesene, nunmehr aber für elektrischen Betrieb eingerichtete Strasseneisenbahn zur Beförderung von Personen und Frachten auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 28. October, Z. 69.558, den Budapester Ingenieuren Alois Kurcz und Franz Hübner — bei gleichzeitiger Verlängerung der Dauer der bereits früher dem Concessionswerber Ingenieur Franz Hübner ertheilten Vorconcession — für eine von der Station Budapest-Keleti pályaudvar (Ostbahnhof) der kgl. Ungar. Staatsbahnen, eventuell einem sonst geeigneten Punkte nächt der Kerepeser und Csömörer Hauptstrasse abzweigende und über Puszta-Szent-Mihály, Csömör und die Gemarkung der Gemeinde Fóth bis Veresegyháza führende schmalspurig Localbahn mit Dampfbetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1893, Vorconcession Post 1),
   a) für die Verlängerung dieser Linie von Veresegyháza aus bis Kis-Szent-Miklós und von dort aus bis zu den dortigen ärarischen Weinrebe-Pflanzschulen;
   b) eine von der zukünftigen Station Fóth der Linie abzweigende, bis Rakospalota führende Flügelbahn der Hauptlinie, und zwar im Bereiche des Gesammtnetzes, zur Einführung des elektrischen Betriebes an Stelle des ursprünglich in Aussicht genommenen Dampfbetriebes, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 29. September, Z. 45.716, den Reichstags-Abgeordneten Graf Theodor Bathyán und Dr. Paul Mandel, ferner dem Budapester Advocaten Dr. Michael Hajós für eine vom Bahnhofe Somogy-Szobb der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Somogy-Szobb—Zákány—Zágrab(Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Linien Somogy-Szobb—Barcs und Somogy-Szobb—Balaton-Szent-György abzweigende und diese über Iharos-Berény und die Gemarkung der Gemeinde Pogany-Szent-Péter in der Station Nagy-Kanizsa der Linien Budapest—Kanizsa—Pragerhof und (Wien)—Wr.-Neustadt—Sopron (Oedenburg)—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Budapest—Vács-Hartyán. (Politisch-administrative Begehung.) Am 28. und 29. October fand unter Führung des Ministerialsecretärs Arpád Pap des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die politisch-administrative Begehung der vom Grafen Johann N. Pejacsevich vom Budapester V. Bezirke aus vorläufig bis Vácz-Hartyán projectirten Strassenbahn statt. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1894, Vorconcession, Post 1, und Nr. 127 ex 1895.) Diese circa 25 km lange, mit elektrischer Kraft zu betreibende und theilweise mit Benützung des Strassenkörpers als normalspurig herzustellende Localbahn zweigt im Bereiche des V. Stadtbezirkes von einem nächst dem Westbahnhofe gelegenen geeigneten Punkte ab und wird mit Berührung von Rákos-Palota über Fóth, Veresegyháza und Rátot vorläufig bis Vácz-Hartyan ausgebaut werden. Ein Hauptzweck dieser Bahn ist der, die Verproviantirung der Hauptstadt zu fördern.

Projectirte Localbahn Orosháza-Szentes. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Orosháza-Szentes (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 67 ex 1894) angeordnet. Die projectirte Bahn wird die Linie Szarvas—Mezöhegyes der im Staatsbetriebe stehenden Békes-Csanáder Eisenbahnen und die Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villany der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit den in ihrem Betriebe stehenden Linien Szolnok—Kun-Szent-Márton—Szentes und Szentes—Hódmezö-Vasárhely verbinden.

Budapester Strassenbahn - Actiengesellschaft für Strassenbahnen (vorläufig noch) mit Pferdebetrieb. (Bau einer neuen Betriebslinie.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Actiengesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Municipalbehörde den Ausbau ihrer durch die Üllöerstrasse führenden Hauptverkehrslinie bis zum Neuen Volksgarten (nächst dem Ludoviceum) beschlossen. An der derzeit zu errichtenden Endstation „Volksgarten" wird vorläufig ein nur provisorisches Stationsgebäude errichtet werden, da die Fortsetzung der Linie bis Erzsebetfalva im Principe beschlossen ist. Die neue Linie wird von einem geeigneten Punkte des Betriebsnetzes an der südlichen Peripherie der Stadt gegen Norden abzweigen und sofort den Anforderungen des im Bereiche des Gesammtnetzes einzuführenden elektrischen Betriebes entsprechend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127) erbaut werden.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Bau einer neuen Betriebslinie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Municipalbehörde beschlossen, eine von einem geeigneten Punkte ihres Betriebsnetzes an der nördlichen Peripherie der Stadt gegen Süden abzweigende, in der Richtung der Tancsisgasse bis zum „Neuen Volksgarten" führende Linie zu erbauen.

Budapester Vororte-Tramway-Actiengesellschaft mit elektrischem Betriebe. (Vertragsbedingungen.) Die Budapester hauptstädtische Municipalverwaltung hat den Text des zwischen der Hauptstadt und der Direction der Budapest-Ujpest-Rákospalotaer (Vororte-Tramway-) Actiengesellschaft (vergl. Concessions-Urkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 121) abzuschliessenden Vertrages festgestellt. Es wurde im Einvernehmen mit den Vertretern der Gesellschaft bestimmt, dass diese gehalten sei, schon jetzt auch das für das später zu legende zweite Geleise erforderliche Terrain zu erwerben. Ferner wurde bezüglich des Antheiles der Commune am Brutto-Erträgnisse des Bahnunternehmens ausgesprochen, dass dieser Antheil nicht blos nach dem Personen-, sondern auch nach dem Waarenverkehr zu berechnen sei. Es wurde auch der Waarentransporttarif mit dem Bemerken festgestellt, dass dieser, als variabel, nicht in den Vertrag aufzunehmen sei.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) Während im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1874 für die unrichtige Angabe des Gewichtes einer Sendung, sowie für Ueberlastung eines selbstbeladenen Wagens eine Conventionalstrafe festgesetzt war, war in der am 1. Jänner 1893 in Kraft getretenen Verkehrsordnung, entsprechend dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, von der Festsetzung einer Civilbusse für unrichtige Gewichtsangaben ganz abgesehen worden. Diese Neuerung hat sich nach den inzwischen gemachten Erfahrungen nicht bewährt, da die Zahl der unrichtigen Gewichtsangaben der Absender bei Wagenladungen in Fällen, wo damit eine Ueberlastung nicht verbunden war, erheblich zugenommen hat, so in einem preussischen Directionsbezirk bei 20.892 von 41.991 nachgewogenen Ladungen, also bei 49·75 pCt., auf den Sächsischen Staatsbahnen sogar bei 56·4 pCt. Von einer strafrechtlichen Verfolgung musste fast stets ab-

gesehen werden, da sich nur in den seltensten Fällen eine betrügerische Absicht der Absender nachweisen liess. Um daher die Eisenbahnverwaltungen vor Schaden zu bewahren, schien die Wiedereinführung einer Vorschrift zur Verhütung unrichtiger Gewichtsangaben, die auch von Verkehrsinteressenten zur Verhütung unlauteren Wettbewerbes als sehr erwünscht bezeichnet ist, dringend angezeigt. Aus diesen Erwägungen hat der Bundesrath eine Abänderung des § 53 der Verkehrsordnung beschlossen, dahin gehend, dass auch bei zu niedriger Angabe des Gewichts einer Wagenladung ein Frachtzuschlag an die am Transport betheiligten Eisenbahnen gezahlt werden soll, dessen Höhe sodann im Einzelnen festgesetzt worden ist. Wenn gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Ueberlastung vorliegt, so soll sowohl der Frachtzuschlag für die zu niedrige Gewichtsangabe als auch für Ueberlastung erhoben werden. Nicht erhoben werden soll ein Frachtzuschlag bei unrichtiger Gewichtsangabe und Ueberlastung, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung verlangt hat, sowie bei einer während des Transportes in Folge von Witterungseinflüssen eingetretenen Ueberlastung, wenn der Absender nachweist, dass er bei der Beladung des Wagens das daran vermerkte Ladewicht nicht überschritten hat. Die neuen Bestimmungen werden am 15. November in Kraft treten. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Preussen. (Lagergeld.) Nach einem Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. September sind bei längerer Lagerung von Gütern die Rechnungen über Lagergeld in kurzen Fristen, etwa wöchentlich, den Interessenten zuzustellen. Dieser Erlass ist durch eine Reclamation hervorgerufen worden, mit welcher Niederschlagung oder Ermässigung des Lagergeldes für eine längere Zeit gelagert gewesene Sendung **Mehl** mit der Begründung beantragt worden war, dass die Dauer der Lagerung abgekürzt worden wäre, wenn der Reclamant von dem hohen Betrage des Lagergeldes rechtzeitig Kenntniss erhalten hätte.

Italien. (Staatlich anerkannte Festtage.) In Anwendung des Gesetzes Nr. 401 vom 19. Juli 1895 ist der 20. September eines jeden Jahres als Festtag erklärt worden. In Folge dessen finden die in den Tarifen und Beförderungsbedingungen hinsichtlich der Sonn- und Festtage enthaltenen Bestimmungen auf denselben Anwendung.

— (Zollbegleitscheine.) Durch Entschliessung des Finanzministers sind die Vorstände der italienischen Zollämter ermächtigt worden, auf Ansuchen der Interessenten die Umdirigirung der Zollbegleitscheine und die entsprechende Verlängerung der Erledigungsfrist für dieselben dann zu gestatten, wenn das Gut nach einem anderen, als dem ursprünglichen Bestimmungsorte oder nach der Versandtstation zurückgeleitet werden soll. Die gleiche Ermächtigung ist den Grenzzollämtern für solche Sendungen ertheilt worden, welche von dem Wege nach dem auf dem Zollbegleitscheine angegebenen Zollamte bei Ankunft an der Grenze bereits abgelenkt sind.

Griechenland. (Neue Eisenbahnen.) Die Regierung ist mit der Gesellschaft der Eisenbahn Piräus-Athen zum Zwecke des Ausbaues einer Zweigbahn zum Seearsenale von Salamis in Verhandlung getreten. Die Bahn soll vom Piräus bis zu der Salamis gegenüber liegenden Spitze von Perama führen, von wo die Verbindung zum Arsenale per Schiff erfolgen soll. Ferner hat das Ministerium des Innern mit der Administration der Eisenbahn Piräus - Athen - Peloponnes einen Vertrag abgeschlossen, mit dem dieser Gesellschaft die Concession zum Betriebe der Eisenbahn Diakophtó-Kalavryta auf 30 Jahre verliehen wurde. Die Gesellschaft hat die Bahn binnen 20 Tagen nach Genehmigung der Convention in Betrieb zu setzen. Von den Einnahmen werden während der ersten 15 Jahre 4000 Drachmen, während der zweiten 15 Jahre 2500 Drachmen per Kilometer der Gesellschaft zur Deckung der Betriebskosten überlassen; der Rest der Einnahmen fällt der Regierung und der Gesellschaft zu gleichen Theilen zu.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Medusa“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 10. October mit 626 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 125 Colli Bier, 25 Colli Papier, 5 Colli Möbel; nach Bahia 1800 Colli Mehl, 30 Colli Stahl; nach Rio de Janeiro 10 Colli Metallwaaren, 50 Colli Bier, 125 Colli Gerste, 275 Colli Erbsen, 6000 Colli Meersalz, 22 Colli Möbel; nach Santos 121 Colli Möbel, 340 Colli Bier, 30 Colli Stahl, 1 Collo Baumwollwaaren, 5 Colli Butter und 50 Colli Cartons. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 15.406 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 15. bis zum 21. November.

Adriatischer Dienst.

15. November, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

15. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän R. Mayer, nach Venedig.

16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade“, Capitän M. Zurich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

18. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Orlando, nach Venedig.

19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris“, Capitän L. de Stabile, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

20. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

20. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän R. Mayer, nach Venedig.

21. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

16. November, um 5 Uhr Nachmittags: Dampfer „Memfi“, Capitän P. Craglietto, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Mytilene.

18. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ceres“, Capitän P. Ivellich, nach Thessalien, Constantinopel und Batum, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

19. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Euterpe“, Capitän B. Vidos, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Rhodus, Khios, Smyrna und Dardanellen.

21. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Elektra“, Capitän F. Kossovich, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. November um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela“, Capitän A. Mitis, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe: nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. December, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . .“, Capitän . . . . , nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

20. Novbr., Dampfer „Pandora“, Capitän G. Klausberger, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Frachtzahlung.) Eine Anfrage, ob in den Fällen, wo die Gesammtfrachten für Sendungen im Verkehr von Frankreich nach Italien und umgekehrt vom Absender, bezw. vom Empfänger in Frankreich berichtigt werden, der Absender (oder der Empfänger) berechtigt sei, die auf den Parcours in Italien fallenden Frachtantheile in italienischen Noten zu bezahlen oder, sofern die Zahlung in französischer Münze geschieht, die Anrechnung der Coursdifferenz zu verlangen, welche zwischen Metallgeld und italienischem Papiergeld besteht, ist vom Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern folgendermassen beantwortet worden: Ueber die Berechnung der Frachten bestimmt das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-

Frachtverkehr in Art. II, dass sie erfolge nach Massgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Diese Tarife allein sind massgebend für das Rechtsverhältniss zwischen der Eisenbahn einerseits und dem Absender oder Empfänger andererseits. Ihre Publication erfolgt nach vorausgegangener Genehmigung der Aufsichtsbehörden der einzelnen Staaten, welche dieses Genehmigungsrecht in Art. III des Protokolles zum internationalen Uebereinkommen sich ausdrücklich vorbehalten haben. Ueber Streitigkeiten bei ihrer Anwendung entscheiden die Gerichte. Das genannte Centralamt hat also keine Befugniss, in Tariffragen sich einzumischen, und es ist ihm auch nicht das Recht einer gutachtlichen Aeusserung vorbehalten; dasselbe muss sich darauf beschränken, auf die ihm bekannten thatsächlichen Verhältnisse aufmerksam zu machen. In dieser Richtung kommen in Betracht: 1. Bei Erhebung der Frachten auf internationale Sendungen verlangen die italienischen Eisenbahnen die Zahlung der auf die ausländischen Strecken entfallenden Frachtantheile in Gold oder Silber. In italienischem Papiergeld werden von ihnen nur die auf den italienischen Parcours entfallenden Quoten der Transportkosten angenommen. 2. In Berlin hat die Eisenbahn-Direction der Kaufmannschaft erklärt, dass auf den deutschen Stationen der Cours für alle Frachtzahlungen, also auch der tarifmässigen Antheile der italienischen Bahnen, in Goldwährung gerechnet werde. Dagegen ist die Kaufmannschaft gleichzeitig von der Eisenbahn-Direction darauf aufmerksam gemacht worden, dass sie den Vortheil, der in der Zahlung der italienischen Frachtantheile in Papier (Lire) zum Nominalwerthe liege, dadurch sich verschaffen könne, dass die Sendungen nach Italien in Ueberweisung (unfrankirt) und diejenigen aus Italien in frankirter Fracht aufgegeben werden. 3. Durch ein Urtheil des Appellationshofes in Chambéry ist ausgesprochen, dass die italienische Güterexpedition in Modane Zahlung der Frachten nur in italienischer Währung verlangen könne, weil, wenn auch der Bahnhof Modane auf französischem Gebiete gelegen sei, er dennoch hinsichtlich des commerciellen Betriebes der italienischen Gesellschaft, dem italienischen Eisenbahnnetze angehöre. Die Frage, in welcher Währung an eine französische Gesellschaft Zahlung geleistet werden müsste, wurde dabei nicht berührt.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ Nr. 10 ex 1895, S. 370.]

Oesterreichischer Ingenieur- und Architektenverein. (Vorlage eines Berichtes des Gewölbeausschusses.) Der Oesterr. Ingenieur- und Architektenverein in Wien hat den Bericht des Gewölbeausschusses, betreffend die Ergebnisse der Versuche über die Widerstandsfähigkeit der verschiedenen Gewölbeconstructionen und deren Berechnung dem Handelsministerium vorgelegt. In Anbetracht dessen, dass die Resultate dieser Untersuchungen in verschiedenen Zweigen, insbesonders aber bei der Durchführung von Eisenbahnbauten in Bezug auf die Wahl der Objectsconstructionen, sowie des hiezu zu verwendenden Materiales fruchtbringende Verwerthung finden werden, nahm das Handelsministerium Anlass, seiner besonderen Befriedigung über die anerkennenswerthen Leistungen des Vereines auf diesem Gebiete Ausdruck zu geben. [25. October, Z. 58.581.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereines im Jahre 1894 vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.) Für das Jahr 1894 liegen von 88 Verwaltungen Aufschreibungen über die in ihrem Verwaltungsbereiche unter Beobachtung gestandenen Achsen, bezw. über die an letzteren vorgekommenen Brüche und Anbrüche vor. Der Beobachtung unterlagen 1,320.528 Achsen, darunter 1,018.372 gleich 77 pCt. aus Stahl und 200.585 = 15 pCt. aus Eisen. Die Anzahl der im Berichtsjahre vorgekommenen Achsbrüche betrug in den Bezirken von 28 Verwaltungen (gegen 32 Verwaltungen im Vorjahre) zusammen 119 (151). Unter den gebrochenen 20 Locomotivachsen befanden sich 15 Treib-, 4 Kuppelachsen und 1 Laufachse, während die gebrochenen 33 Tenderachsen sämmtlich Bremsachsen und von den gebrochenen Wagenachsen 22 Bremsachsen waren. Dem Material nach bestanden von den gebrochenen 119 (151) Achsen 12 (24) aus Tiegelgussstahl, 9 (27) aus Martinstahl, 28 (21) aus Bessemerstahl, 10 (3) aus Puddelstahl, 13 (18) aus Feinkorneisen, 32 (44) aus Schmiedeeisen und 15 (14) aus unbekanntem Material.

Das Verhältniss der gebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug bei den Locomotivachsen 0·024 pCt. (gegen 0·040 pCt. im Vorjahre), bei den Tenderachsen 0·056 (0·089) pCt., bei den Wagenachsen 0·0056 (0·0064) pCt., bezw. zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgussstahl 0·0075 (0·0177) pCt., Martinstahl 0·0021 (0·0075) pCt., Bessemerstahl 0·0072 (0·0054) pCt., Puddelstahl 0·022 (0·0071) pCt., Feinkorneisen 0·0131 (0·0207) pCt. und aus Schmiedeeisen 0·0315 (0·0440) pCt.

Die mittlere Benutzungsdauer der gebrochenen Achsen betrug bei den Tiegelgussstahl-Achsen 20 Jahre (gegen 18 Jahre im Vorjahre), bei den Martinstahl-Achsen 7 (6) Jahre, bei den Bessemerstahl-Achsen 19 (16) Jahre, bei den Puddelstahl-Achsen 21 (24) Jahre, bei den Achsen aus Feinkorneisen 29 (27) Jahre und bei jenen aus Schmiedeeisen 25 (23) Jahre.

In dem vorliegenden Berichtsjahre waren zu verzeichnen, bezw. wurden entdeckt:

a) bei voller Fahrt auf freier Strecke 42 (55) Brüche = 35·3 (36·4) pCt. der Gesammtzahl,
b) beim Durchfahren der Bahnhöfe 38 (72) Brüche = 31·9 (47·7) pCt.,
c) bei der Revision 29 (15) Brüche = 24·4 (9·9) pCt.,
d) bei einem Zusammenstoss oder einer Entgleisung 7 (9) Brüche = 5·9 (6·0) pCt.

Von den gebrochenen Achsen befanden sich in Schnell- und Personenzügen 21 = 17·7 pCt. (gegen 50 = 33·1 pCt. im Vorjahre), in gemischten Zügen 12 = 10·0 pCt. (4 = 2·6 pCt.), in Güterzügen 63 = 52·9 pCt. (72 = 47·7 pCt.), in Arbeitszügen 2 = 1·7 pCt. (2 = 1·3 pCt.) und in dem Verschubdienst 3 = 2·5 pCt. (1 = 0·7 pCt.).

Die Achsen haben bis zum erfolgten Bruche durchschnittlich Kilometer zurückgelegt:

1. von der Inbetriebnahme an bei den Locomotiven 444.200 (409.000), bei den Tendern 642.000 (346.000) und bei den Wagen 415.300 (294.000),
2. seit der letzten Revision bei den Locomotiven 63.600 (31.000), bei den Tendern 55.200 (26.000) und bei den Wagen 12.000 (14.600).

Die durchschnittliche Belastung der gebrochenen Achsen hat betragen:

1. bei normaler Benutzung
   a) bei den Locomotiven 12.530 (10.820) kg,
   b) bei den Tendern 7710 (8490) kg,
   c) bei den Wagen 7680 (7140) kg;
2. zur Zeit des Bruches
   a) bei den Locomotiven 12.530 (10.820) kg,
   b) bei den Tendern 6810 (7750) kg,
   c) bei den Wagen 6900 (6600) kg.

Von den im Berichtsjahre gebrochenen 119 (151) Achsen wurden die Bruchstellen wie folgt festgestellt: im Achsschenkel 62 = 52·2 pCt. (68 = 45·0 pCt.), in der Nabe 17 = 14·3 pCt. (37 = 24·5 pCt.), dicht an der Nabe 21 = 17·4 pCt. (29 = 19·2 pCt.), im Schafte 13 = 10·9 pCt. (16 = 10·6 pCt.) und an der Kurbel 1 = 0·9 pCt. (1 = 0·7 pCt.). Die Ursache des Bruches war zurückzuführen in 53 Fällen = 44·5 pCt. (53 = 44·5 pCt.) auf einen alten Anbruch, in 12 Fällen = 10 pCt. (11 = 7·2 pCt.) auf einen Fehler im Material, in 7 Fällen = 5·9 pCt. (7 = 4·7 pCt.) auf Heisslaufen (im Vorjahre ferner noch in 3 Fällen = 2 pCt. auf Fehler im Geleise, in 3 Fällen = 2 pCt. auf einen Zusammenstoss, bezw. eine Entgleisung und in 1 Falle = 0·6 pCt. auf Einreiben einer Bremsstange).

Die Anzahl der im Jahre 1894 in den Bezirken von 20 (21) Verwaltungen zur Aufschreibung gekommenen Achsanbrüche betrug 907 (794), hierunter 127 (111) an Locomotivachsen, 67 (69) an Tenderachsen und 713 (614) an Wagenachsen. Von den angebrochenen Achsen bestanden 31 (29) aus Tiegelgussstahl, 10 (11) aus Martinstahl, 113 (102) aus Bessemerstahl, 51 (10) aus Puddelstahl, 150 (194) aus Feinkorneisen und 448 (439) aus Schmiedeeisen, während von 104 (9) angebrochenen Achsen das Material unbekannt war. Das Verhältniss der angebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug, und zwar bei den Locomotivachsen 0·153 (0·143) pCt., bei den Tenderachsen 0·114 (0·116) pCt. und bei den Wagenachsen 0·061 (0·059) pCt., beziehungsweise zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgusstahl 0·020 (0·022) pCt., aus Martinstahl 0·002 (0·003) pCt., aus Bessemerstahl 0·029 (0·026) pCt., aus Puddelstahl 0·113 (0·023) pCt., aus Feinkorneisen 0·151 (0·223) pCt. und aus Schmiedeeisen 0·443 (0·439) pCt. Die Anbruchstelle befand sich bei 307 (539) Achsen im Schenkel, 22 (7) Achsen dicht an der Nabe, 129 (210) Achsen in der Nabe selbst, 18 (15) Achsen im Schafte und bei 9 (18) Achsen an der Kurbel.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

— (Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.) Der Betrieb der 12 km langen Strecke Welle—Elten—Zevenaar ist am 1. October an die Niederländische Staatseisenbahn-Gesellschaft übergegangen, und ist in Folge dessen die vorbezeichnete Strecke den Vereinsbahnstrecken der Kgl. Eisenbahn-Direction Köln ab- und denjenigen der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen zugerechnet worden.

— (Statistische Nachrichten über die im Berichtsjahr 1894 auf den Vereinsbahnen vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.) Dieselben sind von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXIV. Stückes.) Das am 14. November herausgegebene CCXIV. Stück enthält unter

Nr. 1582: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. November 1895, Z. 33.443, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1583: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. November 1895, Z. 175.260, betreffend die Seitens der kgl. sächsischen Regierung verfügte Schliessung der Vieh-Eintrittsstationen Deutsch-Einsiedel und Ebersbach, sowie die Aenderung der Controltermine bei der Einbruchstation Zittau in Sachsen.

Nr. 1584: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 10. November 1895, Z. 15.130, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen serbischer Provenienz aus Steinbruch in Ungarn nach Krain.

— (Inhalt des CCXV. Stückes.) Das am 16. November herausgegebene CCXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1585: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 14. November 1895, Z. 109.167, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Ungarn, Croatien-Slavonien, Galizien, der Bukowina und dem Occupationsgebiete nach Wien.

Nr. 1586: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. November 1895, Z. 18.857, betreffend das Verbot des Ein- und Ausladens von Schweinen in den Eisenbahnstationen Bojan, Czernowitz, Kuczurmare, Lužan, Nowosielitza, Sadagóra, Volksgarten und Zuczka.

Nr. 1587: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 13. November 1895, Z. 13.258, betreffend den Verkehr mit Klauenthieren im Herzogthume Salzburg.

Nr. 1588: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 14. November 1895, Z. 179.083, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Gerichtsbezirke Pruchnik in Galizien nach Böhmen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat October 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	201·41	1.804·14	—	2005·55	—	—	—	—
Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	—	694·56	102·79	591·77	—	—	—	—
Hafer	67·55	240·33	—	307·88	—	—	—	—
Erbsen	1·09	—	—	1·09	—	201·19	100·52	100·67
Bohnen	97·46	995·62	395·60	697·48	—	—	—	—
Raps	75·85	169·22	—	245·07	—	—	—	—
Zucker	1.363·87	1.050·—	128·22	2.285·65	—	—	—	—
Leinsamen	101·27	—	—	101·27	—	—	—	—
Leindotter	22·32	—	—	22·32	—	—	—	—
Thymothe	17·09	—	—	17·09	—	—	—	—
Diverse	1.469·97	866·70	1.458·90	877·77	100·95	—	—	100·95
Zusammen	3.417·88	5.820·57	2.085·51	7.152·94	100·95	201·19	100·52	201·62
Versicherungswerth . . fl.	59.523	64.292	13.179	110.636	1.200	1.400	700	1.900
Spiritus	3.632·20	1·43	1.832·17	1.801·46	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	60.073	23	29.642	30.454	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	1	16	2	15	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	300	11.208	1.400	10.108	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	13	—	14	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	300	9.108	—	9.408	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	160	5.560	—	5.720	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	—	8.060	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Schliessung der Station Strigoia für den Wagenladungs-Güterverkehr.

Die bisher für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, und Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Station Strigoia der Linie Hatna—Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen wird am 1. December 1895 für den Wagenladungs-Güterverkehr geschlossen.

Wien, am 18. November 1895. [870]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr auf der Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów gelangt der obbezeichnete Tarif zur Einführung.

Exemplare des Tarifes sind bei der k. k. General-Direction in Wien, den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 30 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 12. November 1895. [871]

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Tarifnachtrages III.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1895 gelangt zum Tarife vom 1. August 1894 für den vorbezeichneten Verkehre der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Tarifbestimmungen.
2. Einbeziehung neuer Stationen der Directionsbezirke Kattowitz und Posen in den Ausnahmetarif a) für Getreide etc. und in den Ausnahmetarif b) für Kleie etc.
3. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 4 Hellern oder 4 Pfennig per Stück bezogen werden.

Wien, am 13. November 1895. [872]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe eines neuen Localgütertarifes.

Mit 1. Jänner 1896 erscheint ein neuer Localgütertarif für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen.

Der neue Localgütertarif ist in drei Hefte eingetheilt.

Heft 1 bezieht sich auf alle k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der Bahnen in Galizien und der Bukowina und mit Ausnahme der vom Staate betriebenen Localbahnen.

Heft 2 betrifft alle in Galizien und der Bukowina gelegenen k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Localbahnen.

Heft 3 umfasst die im Staatsbetriebe befindlichen Localbahnen mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina.

Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes tritt der Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Neuauflage giltig vom 1. Jänner 1895, sammt allen zu derselben erschienen Nachträgen ausser Kraft.

Die Tarife, Heft 1, Abschnitt B und D für die Linie Tarvis—Pontafel und für die Donauuferbahn, sowie die Tarife für die im Hefte 1, Abschnitt G, und Heft 2, Abschnitt B—E behandelten Localbahnlinien bleiben unverändert. Hinsichtlich der übrigen Linien ergeben sich durch den neuen Tarif folgende wesentlichste Aenderungen.

A. Classification und allgemeine Tarifbestimmungen.

1. Jene sperrigen Güter, welche laut Tarif-Theil I, Abschnitt B—III, sub g), α) in die Wagenladungsclassen nicht eingereiht sind und gegenwärtig auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg nach Classe C tarifiren, werden in die Classe B eingereiht.

Desgleichen hat bei Frachtzahlung für 10.000 kg pro Wagen statt der Classe C die Classe B Anwendung zu finden bei nachfolgenden Artikeln:

a) Abfälle von Korkholz der Pos. A—16 der Güterclassification des Tarif-Theiles I;
b) Obstbäume der Pos. O—4, und
c) Waldbäume der Pos. W—4.

2. Die Artikel:

a) Branntwein der Pos. B—23 der Güterclassification des Tarif-Theiles I;
b) Essigessenz (Essigsprit) der Pos. E—28;
c) Essig, Holz- der Pos. E—29, und
d) Farbwaaren, u. zw. Bleigelb, Bleisafran, Bleiweiss, Bleizinnober, Bleizinnobergrün, Mennig und Minium aus der Pos. F—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, welche gegenwärtig, abweichend von der Güterclassification des Tarif-Theiles I, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg nach Classe A tarifiren, werden in Hinkunft nach Classe II befördert werden.

Für die obigen Farbwaaren in Quantitäten von 5000 kg pro Wagen hat in Hinkunft die Frachtberechnung nach Ausnahmetarif III a statt wie bisher nach Classe A platzzugreifen.

3. Milch, condensirte, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg wird nach Classe I anstatt gegenwärtig Classe II tarifiren.

4. Die sub III—B, Punkt 6 des Localgütertarifes enthaltene Bestimmung, betreffend die Anwendung der Wagenladungstarife auch auf Grund mehrerer Frachtbriefe pro Wagen, wird unter Einschränkung auf 5 Frachtbriefe pro Wagen aufrecht erhalten.

B. Tarifbildung.

1. Einheitssätze der normalen Tarifclassen.

Die Einheitssätze der normalen Tarifclassen werden betragen, wie folgt:

Kilometer	Eilgut		Frachtgut						
			Classen		Ermässigte Wagenladungsclassen				
	gewöhnliches	ermässigtes und besonders ermässigtes	I	II	A	B	C und Sp.-T. 2	Specialtarife 1	Specialtarife 3
	Kreuzer österr. Währung pro 100 kg und 1 km								
1— 50	1·65	0·61	0·61	0·52	0·37	0·28	0·24	0·28	0·22
51—150	1·60	0·60	0·60	0·50	0·34	0·26	0·15	0·24	0·13
151—300	1·58	0·59	0·59	0·48	0·30	0·21	0·11	0·20	0·08
darüber	1·56	0·58	0·58	0·32	0·21	0·14	0·10	0·16	0·08

Die Manipulationsgebühren, dann die Grundsätze für die Frachtberechnung nach Myriameterzonen, ferner für die Auf- und Abrundung der Frachtsätze pro 100 kg auf ganze Kreuzer, endlich die Bestimmungen hinsichtlich der Minimaleinheitssätze bleiben ungeändert.

2. Ausnahmetarife.

a) Für den Ausnahmetarif I gelten die in der vorstehenden Tabelle beim Specialtarife 3 ausgewiesenen Einheitssätze;

b) der Ausnahmetarif II wird sowohl hinsichtlich der in denselben eingereihten Artikel, als auch hinsichtlich der Höhe der Einheitssätze und der übrigen Bestimmungen unverändert aufrecht erhalten;

c) der Ausnahmetarif III a, b, c und d für die Beförderung von Eilgütern bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für 5000, bezw. 10.000 kg pro Wagen kommt in Wegfall;

d) der gegenwärtige Ausnahmetarif IV wird unter der Bezeichnung Ausnahmetarif III mit nachfolgenden Einheitssätzen aufrecht erhalten:

Kilometer	Ausnahmetarif III		
	a	b	c
	Kreuzer ö. W. pro 100 kg und 1 km		
1— 50 . . .	0·50	0·47	0·35
51—150 . . .	0·48	0·45	0·32
151—300 . . .	0·46	0·43	0·28
darüber	0·30	0·27	0·19

e) der gegenwärtige Ausnahmetarif V bleibt als Ausnahmetarif IV mit nachfolgenden Einheitssätzen fortbestehen:

Kilometer	Ausnahmetarif IV		
	a	b	c
	Kreuzer ö. W. pro Kilometer und Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens		
1— 50 . . .	1·70	1·50	1·30
51—150 . . .	1·60	0·90	0·80
151—300 . . .	1·30	0·60	0·50
darüber	0·80	0·60	0·50

Mit Rücksicht auf die sub A 1) angeführten Declassificationen werden die Artikel:

α) sämmtliche im Tarif-Theil I, Abschnitt B, III, sub g, α) aufgezählten sperrigen Güter, exclusive Porzellan der Pos. 18 sub B, III, g, α) des Tarif-Theiles I;

β) Abfälle von Korkholz der Pos. A—16 der Güterclassification des Tarif-Theiles I;

η) Obstbäume der Pos. O—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I und

δ) Waldbäume der Pos. W—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I

aus der Abtheilung b dieses Ausnahmetarifes in die Abtheilung a desselben versetzt.

f) der Ausnahmetarif VI für die frachtgutmässige Beförderung von

1. Pferden, Fohlen, Maulthieren,
2. lebenden Thieren (ausnahmlich Pferden, Fohlen, Maulthieren, sowie Horn- und Zuchtvieh),
3. Hornvieh und
4. Zuchtvieh (Zuchtstieren, Zuchtkühen, Zuchtkälbern, Zuchtschafen und Zuchtschweinen)

in ganzen Wägenladungen bleibt als Ausnahmetarif V unverändert;

g) der gegenwärtige Ausnahmetarif VII für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenständen zu Neuanlagen und Erweiterungen von Industrie-Etablissements inclusive der Beamten- und Arbeiterhäuser, dann zu Bahnanlagen für forst- und landwirthschaftliche Zwecke bleibt als Ausnahmetarif VI mit der Modification aufrecht, dass die Begünstigung nur für Sendungen von mindestens 500 kg Anwendung findet;

h) der gegenwärtige Ausnahmetarif VIII für die frachtgutmässige Beförderung von Zucker aller Art exclusive Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker von den in diesem Ausnahmetarife genannten Stationen wird als Ausnahmetarif VII hinsichtlich der Frachtberechnung, wie folgt, modificirt:

a	b	c	d
für Quantitäten			
	von mindestens		
unter 5000 kg	5000 kg	10.000 kg	
	pro Wagen		
Classen			
		allgemein	zum Export aus Oesterreich-Ungarn
Ausnahmetarif III a	A minus 10%	B minus 15%	C minus 5%

Die übrigen Bestimmungen dieses Ausnahmetarifes bleiben unverändert aufrecht;

i) die Ausnahmetarife IX und X bleiben als Ausnahmetarife VIII und IX unverändert;

k) ebenso bleibt der Ausnahmetarif XI des Heftes 2 unverändert;

l) für die frachtgutmässige Beförderung nachstehender Artikel im Export aus Oesterreich-Ungarn gelangt nachfolgender Ausnahmetarif X zur Einführung:

Artikel	Position der Waaren-Classification	Tarifirung bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens: 5000 kg (pro Frachtbrief und Wagen)	10.000 kg (pro Frachtbrief und Wagen)	das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Die Frachtsätze der nebenstehenden Wagenladungsclassen, bezw. Special- und Ausnahmetarife sind bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens: 5000 kg (pro Frachtbrief und Wagen zu kürzen um)	10.000 kg, bezw. das Ladegewicht des verwendeten Wagens (pro Frachtbrief und Wagen zu kürzen um)
Bier Eier Holzwaaren, ordinäre Kleesaaten Wein Zucker	B—14 E—3 H—34 K—23 W—10 Z—9	A	Ausnahmetarif III c	—	10%	10%
Gemüse aller Art Glas (Spiegelglas, roh) Glaswaaren Obst, frisches Papier Pappe und Pappendeckel	G—9 G—14 G—22 O—2 P—2 P—6	A	B	—	10%	15%
Eisen, Stahl Eisen- und Stahlwaaren	E—6 E—7	B	B	—	15%	15%
Eisen und Stahl	E—8	—	—	C	—	
Holzpapierstoff Möbel (auch aus gebogenem Holze)	H—29 B III g, α	—	C	—	—	10%
Holz	H—19	—	Spec.-Tarif 2	—	—	5%
Holz	H—20	—	—	Ausnahmetarif I	—	5%

Vorstehende percentuellen Nachlässe werden in der Gebührenberechnungstabelle für den Ausnahmetarif X unter gleicher Auf- und Abrundung auf ganze Kreuzer wie bei der Entwicklung der übrigen Frachtsätze ersichtlich gemacht.

Die bezüglichen Frachtsätze finden auch auf den analog gebildeten Ausnahmetarif VII (für Zucker) Anwendung.

C. Geltungsbereich des neuen Staatsbahnen-Barêmes.

1. Die Giltigkeit des Staatsbahnen-Barêmes wird mit 1. Jänner 1896 auf die bisher in den Abschnitten C, E und F des Local-Gütertarifes, Heft 1, mit besonderen Tarifen ausgestatteten Linien der Mährischen Grenzbahn, Linie Hohenstadt—Zöptau (ungarantirt), der Böhmischen Westbahn, Linien Smichow—Furth i. W. und Chrast—Radnitz, endlich der Mährisch-schlesischen Centralbahn, Linien Olmütz M.S.C.B. (Jägerndorf)—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals, ausgedehnt, bei gleichzeitiger Durchrechnung der Tarife auf den anschliessenden, im Hefte 1, Abschnitt A des Local-Gütertarifes enthaltenen Linien.

2. Während gegenwärtig nur im Localverkehre der Localbahnen Krems-Herzogenburg, Sigmundsherberg-Horn-Hadersdorf Localbahn und Tulln-St. Pölten, sowie im Transitverkehre über diese Linien das Staatsbahnen-Barême Anwendung findet, wird vom 1. Jänner 1896 auch im Wechselverkehre zwischen Stationen der Linien Krems—Herzogenburg, Sigmundsherg — Horn — Hadersdorf Localbahn und Tulln—St. Pölten einerseits und Stationen der anschliessenden Linien des Abschnittes A andererseits die Durchrechnung des Staatsbahnen-Barêmes platzgreifen.

Exemplare der neuen Gebührenberechnungs-Tabelle liegen in der commerciellen Abtheilung der k. k. General-Direction, sowie im Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (I. Johannesgasse 29) zur Einsicht auf und sind ebendort zum Preise von 10 kr. per Stück zu beziehen.

Wien, am 17. November 1895. [873]

Directer Güterverkehr zwischen der Böhmischen Nordbahn und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Gütertarifes.

Mit 1. Jänner 1896 erscheint ein neuer Tarif für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen

Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen andererseits.

Die Frachtsätze dieses neuen Tarifes basiren auf dem neuen, mit gleichem Datum zur Einführung gelangenden und unter Einem publicirten Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. August 1892 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes können vom 15. December 1895 an durch die Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, sowie durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatbahnen um 50 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 16. November 1895. [874]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
gleichzeitig im Namen der Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag V zum Tarife, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1895 tritt der Nachtrag V zum Tarife, Theil II, Heft 2, des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes in Kraft.

Derselbe enthält einen neuen Ausnahmetarif für Roheisen etc., giltig in der Richtung nach Oesterreich, ferner die Aufnahme verschiedener Stationen in den Classenguttarif und in die Ausnahmetarife für Getreide, Kartoffel, Eisen und Graphit, sowie Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes und der Nachträge III und IV.

Exemplare des Nachtrages V sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen zum Preise von 20 Pf. oder 10 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 11. November 1895. [875]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif-Theil IV, Heft 2.

Einführung des II. Nachtrages.

Am 1. December 1895 tritt der II. Nachtrag zum Tarif-Theil IV, Heft 2, giltig vom 1. Juni 1894, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält die Aufnahme der Station Eben als Reexpeditionsstelle, ferner abgeänderte Frachtsätze für Holz und Borke (Rinde, nicht zerkleinert) im Verkehre mit Schaffhausen, neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze für Holz im Verkehre mit Gradec und Staro-Petrovoselo, sowie Aenderungen des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 30 Hellern für das Stück zu beziehen.

Aus Anlass der Einführung dieses Nachtrages ist auf Seite 5 des besonders ausgegebenen Anhanges zu dem genannten Tarife die Station Staro-Petrovoselo mit den für Bosna-Brod (Seite 4) vorgesehenen Coursdifferenzen einzustellen.

Wien, am 11. November 1895. [876]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau—Granica.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. December 1895 tritt zu dem vom 20. December 1892 a. St./1. Jänner 1893 n. St. giltigen Tarife für den Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau—Granica der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Bestimmungen über die Nebengebühren.

Exemplare des bezeichneten Nachtrages sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 12. November 1895. [877]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt ein neuer Tarif-Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehre zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Juni 1895 sammt dem zu demselben erschienenen Nachtrage I ausser Kraft gesetzt wird.

Die wesentlichste Aenderung im neuen Tarife besteht darin, dass derselbe nicht mehr für Sendungen von jeder einzelnen russischen Aufgabsstation specielle Frachtsätze ab der Grenze, sondern nur zweierlei Frachtsätze, und zwar für Sendungen aus dem russischen Nahgebiete und aus dem russischen Ferngebiete enthält.

Exemplare des neuen Tarifes sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 60 Hellern zu beziehen.

Wien, am 12. November 1895. [878]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife und zur Antheilstabelle für den directen Personenverkehr.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1895 gelangt zu dem am 1. October 1895 eingeführten Tarife sammt Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie Wien Nordbahnhof via Hohenstadt, bezw. Triebitz, bezw. Olmütz der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Relation Olmütz—Eisenberg a. d. M. in den directen Personenverkehr, sowie Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 kr. erhältlich.

Wien, am 14. November 1895. [879]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Nachtrag II.

Am 15. November 1895 erscheint der Nachtrag II zu dem vom 1. April 1894 giltigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Er enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Verkehrsordnung nebst Zusatzbestimmungen, insbesondere des § 53;
II. Ergänzung des § 23, Ziffer 2, der Allgemeinen Tarifvorschriften;
III. Ergänzungen des Verzeichnisses der zu den Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifes I beispielsweise zu rechnenden Gegenstände;
IV. Berichtigungen.

Die den Ausschluss von „Kindersportwagen" von der Frachtberechnung für „Kinderspielwagen" enthaltende Aenderung zu II, die theilweise Frachterhöhungen zur Folge hat, tritt erst am 1. Jänner 1896 in Kraft; im Uebrigen werden durch die stattfindenden Tarifänderungen — abgesehen von der unter I genannten, auf Beschluss des Bundesrathes beruhenden, bezw. gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigten Aenderung des § 53 der Verkehrsordnung — lediglich Frachtermässigungen herbeigeführt.

Abdrücke des Nachtrages können durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 12. November 1895. [880]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Station Tobitschau auch für Fracht- und Eilgutsendungen.

Am 18. November 1895 wird die an der Localbahn Kojetein-Tobitschau gelegene Station Tobitschau, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet war, auch für die Aufnahme und Ausfolgung von Frachten- und Eilgutsendungen eröffnet.

Das Nähere hierüber ist aus der über die Eröffnung dieser Station affichirten Kundmachung, bezw. aus den für die hierseitigen Localbahnen giltigen Gebührentarifen vom 1. Juni 1888 nebst Nachträgen zu ersehen.

Wien, am 17. November 1895. [881]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Theilweise Wiedereröffnung der Güteraufnahme.

In Folge eingetretener Wasserbesserung wurde die Güteraufnahme ab Regensburg zu Thal speciell nur nach den Stationen Passau, Linz, Wien, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest mit heutigem Tage wieder eröffnet.

Wien, am 16. November 1895. [882]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aufhebung eines Anhanges.

Der seit 1. Jänner 1894 giltige Anhang zu den Localgütertarifen, Theil II, Heft 1 und 2 sammt dem hiezu gehörigen Nachtrage I wird mit inclusive 31. December 1895 aufgehoben, und tritt an Stelle desselben ab 1. Jänner 1896 ein neuer Anhang zu den oberwähnten Tarifen in Kraft.

Wien, am 16. November 1895. [883]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für den Verkehr mit Warnsdorf (B.N.B.) betreffend.

Die im Nachtrage IV zu dem vom 1. Juni 1892 giltigen Verbandsgütertarife Theil II, Heft 5, des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze für Warnsdorf (kgl. Sächsische Staatseisenbahnen) einerseits und Hořic (B.C.B.), Prossnitz (k. k. St.B. und K.F.N.B.), Lundenburg (K.F.N.B), Hronov, Neustadt a/M. und Politz (St.E.G.) andererseits gelten, insoweit sie billiger sind als die gegenwärtig im Oesterr. Eisenbahnverband bestehenden Frachtsätze, bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 auch für den Verkehr zwischen Warnsdorf (k. k. priv. Böhmische Nordbahn) einerseits und den genannten österreichischen Stationen andererseits.

Wien, am 15. November 1895. [884]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle.

Am 1. December 1895 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. September 1893 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aufnahme der Station Franz Josef-Stollen.
2. Aufnahme der Abfertigungsstelle Ossegg II.
3. Aufnahme der Station Wiesa-Ober-Leutensdorf.
4. Aenderungen von Frachtsätzen des Haupttarifes.
5. Berichtigung.
6. Neues Verzeichniss der Schleppbahngebühren und
7. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Durch diesen Nachtrag werden die Nachträge I und II aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Heller, bezw. 20 Pfennige für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. November 1895. [885]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Nachtrages III zum Flachsausnahmetarif.

Mit 1. December a. St./13. December n. St. 1895 tritt zu dem vom 19. April a. St./1. Mai n. St. 1895 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs, Hanf, sowie von Flachs- und Hanfheede (Werg) ein Nachtrag III in Kraft.

Inhalt: Einbeziehung der Station Krupki der Moskau-Brester Eisenbahn.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 14. November 1895. [886]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1848	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen auf einen Frachtbrief	den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: a) Freudenthal b) Staab	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg ad a) 1. via Jägerndorf oder 2. via Ziegenhals ad b) via Furth i. W. ergibt	I. Einhaltung der Bestimmungen der einzelnen Gütertarife. II. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der directen Tarife oder des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1896	Localtarife, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden directen Gütertarife	Verschieden	Verschieden	ad a) 1. 4 kr. ad a) 2. 11 kr. ad b) 10 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate. Dieselben müssen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien eingereicht werden	
1849	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle und Coaks	Wien K.F.N.B. transit	Wien E.W.A. loco / Simmering E.W.A.	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Mai 1894	kr. 9 / 8	kr. 5*) / 6*)	kr. 4 / 2	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	*) In diesen Frachtsätzen ist die Abgabs-Manipulationsgebühr der E.W.A. inbegriffen
				Von sämmtlichen in den Ausnahmetarifen für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. und Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr enthaltenen Aufgabsstationen	Wien E.W.A. loco Simmering E.W.A.			Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. Juni 1893 und für den Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Wien vom 1. September 1895	Verschieden	Verschieden	2			
1850	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Thonerde, gewöhnliche, der Pos. E. 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I. in Säcken verpackt	Złoczów	Suczawa	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Transporte müssen nach Rumänien bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	59 kr. ö. W.	43 kr. ö. W.	16 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1851	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Phosphorite russischer Herkunft	Oesterr.-Russische Reichsgrenze	Podwołoczyska	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg, für einen Frachtbrief und Wagen. Weiterbeförderung nach Oesterreich-Ungarn oder Deutschland	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif			Nachlass der Manipulationsgebühr von 4·5 kr. für 100 kg	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1852	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Position H—19 des Tarif-Theiles I, mit Ausnahme von weichem Rundholz (Stammholz) in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende (Zopfstärke)		Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder directe nach der russischen Bestimmungsstation oder nach „Nowosielitza transit (für Russland)“ lauten. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr.		Im Kartirungswege		
				Bednarów						33				
				Boryslaw						51				
				Czernowitz						14				
				Czortków						46				
				Hatna trs.						13				
				Hliboka						13				
				Husiatyn						52				
				Sambor						54				
				Skole						51				
				Stanislau						26				
				Stryj						46				
				Suczawa						19				
				Wygoda						47				
				Zuczka						14				
				Berhometh a. S.						36				
				Czudin						22·8				
				Komarestie-Slob.						33				
				Lukawetz a. S.						36				
				Panka						30				
				Petroutz a. S.						27				
				Storożynetz						27				
				Żadowa						36				
				Frassin a. M.						29				
				Gurahumora						29				
				Illischestie						26				
				Kaczyka						23				
				Kimpolung						36				
				Molit						32				
				Paltinoasa						27				
				Wama						35				
				Radautz						17				

Die vorstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im **Rückvergütungswege** Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
1853	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Position H—20 der Güterclassification des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I		Nowosielitza-Reichsgrenze transit (für Russland)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder directe nach der russischen Bestimmungsstation oder nach „Nowosielitza transit (für Russland)“ lauten. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr.		Im Kartirungswege		
				Berhometh a. S.						24·3				
				Czudin						18·0				
				Komarestie-Slob.						19·0				
				Lukawetz a. S.						22·8				
				Panka						17·5				
				Petroutz a. S.						16·0				
				Storożynetz						16·0				
				Żadowa						20·8				
				Frassin a. M.						23·2				
				Gurahumora						21·7				
				Illischestie						19·7				
				Kaczyka						17·2				
				Kimpolung						28·5				
				Molit						24·7				
				Wama						25·7				
				Radautz						14·7				

Die vorstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im **Rückvergütungswege** Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	
1854	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die in Nr. 121 dieses Blattes vom 15. October 1895 unter fortlaufender Nr. 1599 publicirten Frachtsätze und Coursdifferenzen für den Verkehr zwischen der Station Olmütz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den Stationen Nürnberg (C. B.), Selb und Waldsassen sind zu streichen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1855	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zurückgehende leere Säcke von Rohzuckertransporten als Frachtgut	Monthey, Station der Jura-Simplon Bahn	den im Tarife Theil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. November 1894, enthaltenen österr. Stationen	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. November 1894	Verschieden	Die in dem nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Frachtsätze der Serie III für die Beförderung von leer zurück- oder zur Füllung gehenden gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken finden Anwendung auch auf leer zurückgehende Säcke von Rohzuckertransporten		Im Kartirungswege		
1856	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiesabbrände	Aussig Chemische Fabrik (Fabrikshof)	Geleiseanlage Königshof	Bei Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	67 Heller		Im Kartirungswege		
1857	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Gyoma	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Heller 212	Heller 200	Heller 12	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
				Gyöngyös					202	190	12			
				Sárafalva					232	220	12			

Die vorstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1858	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Papier und Pappendeckel	Wien Nordbahnhof	Heinrichsthal	Bei Aufgabe: a) in beliebigen Mengen: b) von mindestens 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Mähr.-Schles. Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	a) 149·2 b) 111·1	a) 108·4 b) 107·0	a) 40·8 b) 4·1	Im Kartirungswege		
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito					a) 153·2 b) 111·8	a) 110·4 b) 108·0	a) 42·8 b) 3·8			
									Kreuzer ö. W.					
1859	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisen und Stahl der Classe C	Komotau transit (für Sendungen von Teplitz-Waldthor)	Annathal Rothau	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen (à 1000 kg) Rohstahl.** Zur Ergänzung des Minimalquantums können derartige Sendungen von Altkladno, bezw. Kladno nach Annathal Rothau und Chodau, dann von Annathal Rothau nach Chodau verwendet werden. 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel, bezw. für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Local-Gütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	24·7	21·6	3·1	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1897; dieselben dürfen einen Rückvergütungsstempel der B.E.B. nicht tragen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Chodau				20·0	15·6	4·4			
									Kreuzer ö. W.					
1860	Buschtěhrader Eisenbahn		Wolle und Wolleabfälle der I. Stückgutclasse als Frachtgut	Franzensbad transit	Chodau transit (für Neudek) oder umgekehrt	1. Diese Sendungen müssen von belgischen oder niederländischen oder solchen sächsischen oder norddeutschen Stationen kommen, bezw. nach solchen gehen, für welche die Franzensbader oder Klingenthaler Route kürzer ist als die Komotauer Route. 2. Auf den Frachtbriefen ist vorzuschreiben: „In Franzensbad (bezw. in Klingenthal) umzukartiren.“ 3. Erfüllung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1896	Localgütertarif sammt Nachträgen	28·2	19·9	8·3	Rückvergütung an den a) Empfänger bei Sendungen nach Neudek b) Versender „ „ von „	ad a) Original-Frachtbriefe, ad b) bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1897	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtrückvergütung
				Klingenthal transit					28·8	19·9	8·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1861	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mineralische Kohle, Coaks, Kohlenziegel		a) Halbstadt b) Mittelsteine	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für den Local-Kohlenverkehr geltenden Bestimmungen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Localgütertarife der betheiligten Bahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig a) / b)		Kartirung		
				Chodau						86 / 92				
				Dassnitz						91 / 97				
				Davidsthal						89 / 95				
				Falkenau a. d. Eger						89 / 95				
				Königsberg Maria Kulm						92 / 98				
				Neusattl						87 / 93				
				Zieditz						90 / 96				
1862	Buschtěhrader Eisenbahn		I. Alteisen, Roheisen, Rohstahl, Ingots und Platinen der Classe C		a) Chodau und umgekehrt b) Annathal Rothau und umgekehrt	1. Mindestverfrachtung von 1000 Tonnen à 1000 kg. 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 4. Abfertigung sämmtlicher Sendungen im Localverkehre der B.E.B.	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II. vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen 1 bis V	Kreuzer ö. W. — I. a) / b)	a) / b)	a) / b)	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1897. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel der B.E.B. tragen und werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
				Prag (Bubna)					34·9 / 38·2	31·7 / 34·5	3·2 / 3·7			
				Prag (Sandthor)					34·5 / 37·8	31·7 / 34·5	2·8 / 3·3			
				Prag (Smichow)					35·3 / 38·5	31·7 / 34·5	3·6 / 4·0			
				Kralup					34·6 / 37·9	31·7 / 34·5	2·9 / 3·4			
			II. Alte, gebrauchte Eisenbahnschienen, auch unzerstückt*)						II.					
				Prag (Bubna)					34·9 / 38·2	32·4 / 37·0	2·5 / 1·2			
				Prag (Sandthor)					34·5 / 37·8	32·4 / 37·0	2·1 / 0·8			
				Prag (Smichow)					35·3 / 38·5	32·4 / 37·0	2·9 / 1·5			
				Kralup					34·6 / 37·9	32·4 / 37·0	2·2 / 0·9			
			III. Für die oben unter I und II bezeichneten Artikel						III.					
				Komotau					— / 24·6	— / 23·2	— / 1·4			
				Komotau (D.B.E.) trs.					— / 24·7	— / 23·2	— / 1·5			
				Altkladno					32·8 / 36·4	30·1 / 34·4	2·7 / 2·0			
				Kladno					31·3 / 34·9	25·5 / 29·8	5·8 / 5·1			
				Kralup	Komotau loco und umgekehrt				27·5	20·5	7·0			
				Prag (Bubna)					27·7	20·9	6·8			
				Prag (Smichow)					28·1	21·3	6·8			
				Rakonitz					20·3	15·8	4·5			

*) Die Frachtsätze für alte, gebrauchte Eisenbahnschienen, auch unzerstückt, gelten nur dann, wenn diese Sendungen an ein Eisen- oder Hüttenwerk adressirt und zum Einschmelzen bestimmt sind.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1863	Buschtěhrader Eisenbahn		Korkholz	Klingenthal (B.E.B.) transit	Schlackenwerth	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. 2. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Bremen oder Hamburg zur Beförderung gelangen; auf diesen Documenten ist die Umkartirung in Klingenthal stets vorzuschreiben. 3. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1896	Gegenwärtig giltiger Localgütertarif nebst Nachträgen	44·1 kr.	20·6 kr.	23·5 kr.	Rückvergütung	Gegen auf die sich anmeldende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1897	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtrückvergütung
1864	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisenschlacke des Specialtarifes 3 als Frachtgut						Kreuzer ö. W.					
				Kladno	Bubenč (Bahnhof) via Hostiwitz-Bubna	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	14·4 *)	11·6 *)	2·8	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno nicht enthalten
				Altkladno	Bubenč (Bahnhof) via Kralup				15·4	14·2	1·2			
				Kladno	Bubenč (Bahnhof) via Hostiwitz-Bubna	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 6780 Tonnen (à 1000 kg).** 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Gegenwärtig giltige Local-Gütertarife der betheiligten Eisenbahnen	16·0 **)	10·6 **)	5·4	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber und Empfänger lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der B.E.B. oder St.E.G. tragen dürfen und bis längstens Ende März 1897 vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtbegünstigung
				Altkladno	Bubenč (Bahnhof) via Kralup				15·4	10·6	4·8			

**) In diesen Frachtsätzen ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno bereits enthalten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1865	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steinkohle und Coaks	Kralup St.E.G. loco und transit	Olmütz St.E.G. Landskron Dašic Moravan Uhersko Zamrsk Chotzen	200 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif. Theil II, Heft 7	43·0 42·6 35·0 35·2 35·2 35·2 36·0	38 40 34 34 34 34 34	5·0 2·6 1·0 1·2 1·2 1·2 2·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
					Stationen der Localbahn Brünn-Tischnowitz				Verschieden		4·0			
					Abtsdorf, B.-Trübau, Triebitz, Rudelsdorf, Sichelsdorf, Budigsdorf, Hochstein, Hohenstadt, Lukawetz, Müglitz, Littau, Schwarzbach, Stefanau, Adamsthal, Blansko, Raitz, Skalic-Boskovic, Lettovic, Brüsau-Brünnlitz, Greifendorf und Zwittau				Verschieden	39·5				
1866	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	B.E.B.	Kohle	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Nemotitz oder Gaya	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	47 Kreuzer		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
1867	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duby und Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Bodenbach St.E.G. loco	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 200 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze		3 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 einzusenden	
						Für das 600 Tonnen übersteigende Quantum.					5·8 Kreuzer			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1868	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zucker aller Art	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Schönpriesen-Umschlag	**Auflieferung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 sammt Nachträgen			Nachlass 3 Pfennige pro 100 kg von der Umschlagsgebühr	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende Juni 1897	
				Schönpriesen loco	Schönpriesen-Umschlag	**Auflieferung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen								
1869	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Chamotte, Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottesteine, Chamotteziegel und feuerfester Thon	Blansko	Kolin	Aufgabe in vollen Wagenladungen: Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer: 41·8	32·6	9·2	Im Kartirungswege		
					Prag St.E.G.				51·1	39·3	11·8			
1870	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Schönpriesen-Umschlag	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Tarif vom 1. März 1894	19·7 Kreuzer	18·7 Kreuzer	1 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
1871	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle und Coaks	Kladno Altkladno Neukladno Buschtěhrad Duby Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Gross-Meseritsch (via Brünn)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden		7 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1872	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno	Marchegg loco und transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	51·6 kr.	—	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
				Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)					69·7 kr.	51·6 kr.	18·1 kr.			
1873	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere und von Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Kralup	Prag St.E.G., Bubna St.E.G., Bubenč	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für mineralische Kohle etc. vom 1. März 1888	8·1 kr.	7·1 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
1874	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Niederschlesischer Coaks	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1889	Prag Hrabovka transit für Stationen der k. k. österr. Staatsb. von Beneschau bis Gaisbach-Wartberg (excl.), welche im Tarife vom 1. November 1892 nicht enthalten sind	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif vom 1. Jänner 1889	Verschieden		9·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
				sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1892 nach den westlichen Linien der k. k. öst. Staatsbahnen etc.	Beraun und Radotin	**1000 Tonnen.**		Tarif vom 1. November 1892			2·0 kr.			
					den Stationen der k. k. österr. Staatsb. von Beneschau bis Gaisbach-Wartberg (excl.), welche im Tarife mit der Courskürzung A) bezeichnet sind						3·8 kr.			
			Niederschlesische Gaskohle und Coaks	sämmtlichen Versandtstellen der directen Tarife vom 1. Jänner 1889 und vom 1. Juni 1889 und von Mittelsteine St.E.G. loco	Bubna loco und transit			Tarif vom 1. Jänner 1889, vom 1. Juni 1889, und Theil II, Heft 7, des Localtarifes der St.E.G.			3·2 kr.			
					Prag St.E.G., Prag Oe.N.W.B., Vysočan Oe.N.W.B., Lieben St.E.G., Lieben Oe.N.W.B.						4·2 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1875	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle und Coaks	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duby und Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Brünn loco und transit, Schimitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle, resp. für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 46·0		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
					Den Stationen von Střelic bis Grussbach-Schönau und von Possitz bis Znaim (excl.)					47·0				
					Den Stationen von Grussbach-Schönau (excl.) bis Stadlau und nach Wien (St.E.G.)					48·0				
					Schwechat-Kledering					49·0				
					Grammat-Neusiedl					49·5				
					Klein-Neusiedl					51·4				
1876	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Bodenbach St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	33·5 Pfennige		Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen an Organe oder Dienststellen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen adressirt sein
1877	Böhmischen Commercialbahnen		Oberschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1892 via Mittelwalde—Königgrätz-Sadowa	Hořic	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden		3·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
			Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Juni 1889 via Tynist—Königgrätz-Sadowa				Tarif vom 1. Juni 1889			1·6 kr.			
1878	Böhm. Nordbahn		Mauer- und Dachziegel	Satalic	Prag B.N.B.	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	6·6 kr.	4·8 kr.	1·8 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. Noten					
1879	Oesterr. Nordwestbahn	Böhm. Nordbahn	Kohle	Kralup	Lieben Oe.N.W.B.	**5000 t Minimalquantum.** Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896		16·0 (Kartirungssatz)	11·6	4·4	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender und ein mit Lieben Oe.N.W.B. mittelst Industriegeleises in directer Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger lautend, vorzulegen consignirt spätestens bis Ende Februar 1897	Der ermässigte Frachtsatz kann nur beansprucht werden für Sendungen, welche frachtbriefmässig für ein Etablissement bestimmt sind, welches mit Lieben Oe.N.W.B. mittelst Industriegeleises in directer Schienenverbindung steht
		Betheiligten Verwaltungen	Gaszusatzkohle	Neusattel	Lieben Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der für diesen Artikel bestehenden Tarifbestimmungen und nur bei ausdrücklicher Routenvorschrift auf den Frachtbriefen via Kralup—Wisočan	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	47·2		Im Kartirungswege		
			Kohle	Kralup	Lieben Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der für diesen Artikel bestehenden Tarifbestimmungen			25·6	16·0	9·6			
		Böhm. Nordbahn	Kohle und Coaks	Lieben Oe.N.W.B.	Prag B.N.B.	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens für 10000 kg bei Coaks und mindestens für die Tragfähigkeit (Ladegewicht) der verwendeten Wagen bei Kohle. Auf- und Abladen ist Sache der Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896		11·2	10·0	1·2			
			Gaskohle	Prag B.N.B.	Lieben Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen			11·2	10·0	1·2			
			Gaskohle	Kralup	Lieben Oe.N.W.B.	**3000 t Minimalquantum.** Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896		16·0 (Kartirungssatz)	14·0	2·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicatfrachtbriefe, vorzulegen consignirt spätestens bis Ende Februar 1897	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1880	Südbahn-Gesellschaft		Eilgüter, gewöhnliche, im Umfange von höchstens $^1/_2$ m³ und einem Maximalgewichte von 50 kg per Collo, excl. Lebensmittel, Südfrüchte, Obst, sowie zollpflichtige und verzehrungssteuerpflichtige Güter	Wien-Südbahnhof	Szombathely	**Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer in nebigen Relationen.** Die an einem Tage für eine Relation aufgelieferten Eilgüter müssen mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten zur Aufgabe gelangen. Jedes Collo muss mit einem die Aufgabe-Firma, sowie die Auf- und Abgabsstation in deutlicher Druckschrift weisenden Anklebezettel versehen sein. Die Beförderung findet nach Thunlichkeit mit bestimmten Zügen statt, und wird auch die Auflieferung dieser Güter nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit bis zu einer speciell zu vereinbarenden Stunde zugestanden. Im Uebrigen bleiben die für Eilgüter bestehenden normalen Bestimmungen aufrecht. †) Sendungen müssen nach Dalmatien bestimmt sein und als solche in den Frachtbriefen bezeichnet werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Variabel	320 (Heller inclusive ungar. Steuer)	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine ab Wien, resp. die Original-Frachtbriefe nach Wien als Empfängerin, welche Documente bis längstens Ende Februar 1897 in Vorlage gebracht werden müssen	
					Zala-Szt.-Iván transit					440				
					Kanizsa					480				
					Zákány transit					480				
					Balaton-Szt. György transit					620				
					Csáktornya transit					580				
					Graz S.B.					440				
					Marburg					600				
					Cilli					700				
					Laibach S.B.					760				
					Divacca transit					780				
					Zágráb S.B.					770				
					Sziszek					800				
					Mattuglie-Abbazia					720				
					Triest S.B. und Fiume					720				
					Görz					720				
		k.k.St.B.			Klagenfurt					740				
					Villach S.B.					760				
					Brixen					880				
					Bozen-Gries					940				
					Trento und Roveredo					1000				
				und vice versa										
				Wien-Südbahnhof	Triest S.B. und Fiume†)					548†)				
1881	Südbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Zucker aller Art, roh und raffinirt, exclus. Traubenzucker [Glycose] und Stärkezucker	Vulka-Pordány	Triest Freihafen S.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die bezüglichen Sendungen müssen von Triest auf dem Seewege nach dem Auslande zur Weiterbeförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	Heller 194		Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine Zuckerfabrik als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und der amtlich beglaubigten Duplicate der Zuckersteuer - Restitutionsbolleten, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Eszterháza-Gyár						194				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Heller) a)	b)	c)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1882	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-6, 7, 8 und 9, Blei der Pos. B-20, Bleiwaaren der Pos. B-26 des Tarifes Theil I, ferner Bleiglätte, Bleizinnober, Bleisafran, Minium, Mennige, Bleiweiss	Hetzendorf	Barcs	Die Sendungen müssen nachweislich nach Serbien, Rumänien oder Bulgarien zum Export gelangen. Sendungen, welche via Barcs per Bahn verfrachtet werden, müssen mit directen nach serbischen, rumänischen oder bulgarischen Bahnstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Ueber Sendungen, welche nicht laut Tarif für den Umschlagsverkehr via Barcs, sondern im gebrochenen Verkehr mit anderen Schiffen als jenen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ab Barcs nach den oben bezeichneten Ländern weiter befördert werden, müssen die Aufnahmsscheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe von der Aufgabsstation bis Barcs, dann die Schiffsdocumente ab Barcs und die Zolldocumente über den erfolgten Export nach Serbien, Rumänien oder Bulgarien beigebracht werden. a) In Einzelsendungen, b) für Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E-7, sowie für Blei etc. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen, c) für Eisen und Stahl der Pos. 6, 8 und 9, bei Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen. Eisen und Stahl der Pos. 8 und 9 ist durch die Partei auf- und abzuladen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Interner Tarif	Variabel	116	108	90	Variabel	Im Kartirungswege, wenn der Transport mit directen Frachtbriefen per Bahn erfolgt, sonst im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsscheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe von der Aufgabsstation bis Barcs unter Anschluss der Schiffsdocumente ab Barcs und der den bedungenen Export nachweisenden Zolldocumente, welche Documente längstens bis Ende Februar 1897 in Vorlage gebracht werden müssen	*) Kommt nur bei Weiterbeförderung ab Barcs per Wasser in Frage
				Gumpoldskirchen						110	102	84				
				Leobersdorf						106	98	80				
				Neunkirchen						106	96	80				
				Ternitz						108	98	82				
				Steinhaus a. S.						121	111	94				
				Mürzzuschlag						116	106	90				
				Spital a. S.						121	111	94				
				Wartberg-Mürzthal						110	100	86				
				Kapfenberg						104	96	82				
				Bruck a. M.						102	94	80				
				Leoben S.B.						106	98	84				
				Peggau						90	82	70				
				Graz S.B.						84	76	66				
				Saldenhofen						82	74	62				
				Unter-Drauburg						84	76	66				
				Prevali						88	80	68				
				Klagenfurt						104	98	82				
				Krumpendorf						108	100	84				
				Pörtschach a. S.						108	100	86				
				Villach S.B.						112	108	92				
				Store						78	70	60				
				Cilli						80	72	62				
				Laibach S.B.						106	98	84				
1883			Papier aller Art und Pappendeckel	Gloggnitz		a) In jedem Gewichte.*) b) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg. c) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen *)				218	166	141				
				Gratwein						173	142	116				
				Graz S.B.						167	126	113				
				Salloch						206	158	134				
				Laibach S.B.						213	158	138				
				Görz						325	254	198				
1884			Zündwaaren, als Zündhölzchen und Zündkerzchen	Graz S.B.		In jedem Gewichte				168						
				Leibnitz						144						
				Görz						324 incl. ungar. Steuer						

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1885	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes	Wien Donauquaibahnhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Umschlage nach solchen Schiffsstationen, in welchen sich keine Bahnstation befindet	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	23·5 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und die dazugehörigen Documente, durch welche die vorstehend angegebene Destination nachgewiesen wird. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
1886	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Coaks	Segen-Gottes	Scheibmühl	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Coaks giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Juni 1893	46 kr.	43 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1887	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eiserne Brückentheile	Prag Hrabovka transit	Olmütz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende März 1896	Localtarif	78·4 kr.	53 kr.	25·4 kr.	Im Kartirungswege		An die Anwendung des ermässigten Frachtsatzes wird die Bedingung geknüpft, dass in den bezüglichen Frachtbriefen Organe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Aufgeber und Empfänger erscheinen
1888	Eisenbahn Wien-Aspang		Eis	Centralfriedhof Maria Lanzendorf km 14·1 Biedermannsdorf	Wien	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Frachtsätze gelangen nur bei gleichzeitiger Verladung und Expedition von mindestens 10 Wagen oder Frachtzahlung hiefür zur Anwendung. Das Aus- und Einladen hat durch die Parteien innerhalb der tarifmässigen Frist zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. März 1896	Localtarif Theil II	6·3 9·8	3·0 4·0 4·5	3·3 - 5·3	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1889	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Kromau, Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	München C. B. München O. B. München S.B. Regensburg oder umgekehrt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 4, vom 1. November 1888	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·58 0·03*) 2·53 0·03*) 2·55 0·03*) 2·52 0·03*)		Im Kartirungswege		

a) Eine Gebühr für zollamtliche Abfertigung an der Grenze ist in den Frachtsätzen nicht enthalten.
b) Hinsichtlich der Einlagerung fällt Kromau in die Gruppe Grussbach-Schönau, Mislitz.
*) Coursdifferenz; dieselben bleiben bis auf Weiteres unberücksichtigt.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1890	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz	Stanislau Sambor Boryslaw Wygoda Bednarow Hatna transit (nur für Sendungen von Russ-Moldawitza)	Burdujeni transit	Aufgabe in Quantitäten von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Zahlung der Fracht hiefür. Die Frachtbriefe haben direct nach Braila oder Galatz oder nach Jassy trs. (für Odessa) zu lauten. Die Verladung hat durch den Absender zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		56 115 109 101 71 4 Centimes (Gold)		Im Kartirungswege		
1891	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Benzin (aus Erdöl)	Budapest-Ferenczváros Budapest-Kitérö Orsova	Oderberg transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband		kr. 82 (Budapest-Ferenczváros, Budapest-Kitérö) 123		Im Kartirungswege		Die Ueberfuhrsgebühr in Oderberg ist in obigen Frachtsätzen bereits inbegriffen

1892 Südbahn-Gesellsch. **Ergännzung:** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 119 vom 10. October 1895, fortl. Nr. 1526, verlautbarte Frachtermässigung hat in der 4. Rubrik „für Artikel" zu lauten: „Farbhölzer aller Art in Stücken und Blöcken, sowie für Farbwurzeln, ungemahlen, und Quebrachoholz", bezw. „und für die hieraus erzeugten verkleinerten Farbhölzer aller Art, bezw. gemahlenen Farbwurzeln und Quebrachoholz, geschnitten und geraspelt."

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 131, fortlaufende Nummer 1801, ist in der Rubrik „und gilt in der Zeit" eine Richtigstellung in der Weise vorzunehmen, dass die Geltungsfrist für die begünstigten Frachtsätze nach Krakau transito und Podgorze-Bonarka transito bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December **1895** und für die übrigen begünstigten Frachtsätze bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December **1896** festgesetzt wird.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Licitations-Kundmachung.

Am **2.** eventuell auch noch am **3. December 1895** werden von 9 Uhr Vormittags an in der **Gepäcksabgabshalle** der Station **Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) diverse Fundgegenstände,** sowie andere **Effecten** in öffentlicher Licitation an die Meistbietenden gegen Baarzahlung veräussert werden.

Das Verzeichniss über sämmtliche zur Veräusserung bestimmte Güter liegt bei dem k. k. Bahnbetriebsamte Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) zur Einsicht auf.

Wien, im November 1895.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 135. **Wien, 21. November 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Einführungserlass des k. k. Handelsministers vom 20. November 1895, Z. 64.846, zur Verordnung vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahngüterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren.*)

In Ausführung der im R.-G.-Bl. unter Nr. 167 kundgemachten Verordnung vom 20. November 1895, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahngüterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren, wird der geehrten Verwaltung Nachstehendes zur Danachachtung bekanntgegeben:

Zu § 2, Z. 2 (2): Die Genehmigung zur Einführung eines an die Erfüllung besonderer Bedingungen oder Verfrachtung eines Minimalquantums gebundenen Tarifnachlasses ist von jener Bahnverwaltung einzuholen, welcher nach den zwischen den Bahnverwaltungen bestehenden Abmachungen die Veröffentlichung des Tarifnachlasses im Verordnungsblatte obliegen wird.

Uebrigens wird es sich, um den in Bezug auf die Uebersichtlichkeit und allgemeine Zugänglichkeit der Tarifnachlässe zu Tage tretenden mannigfachen, nicht unbegründeten Beschwerden der Versender und Producenten Abhilfe zu bringen, insbesondere empfehlen, die thunlichste Einschränkung der Frachtermässigungen im Rückvergütungswege und bei jedem geeigneten Anlasse das Fallen lassen oder wenigstens eine weitgehende Herabminderung der Minimalquantitäten ernstlich in Erwägung zu ziehen.

Zu § 4 (2): Gesetzliche Bestimmungen, auf Grund deren Tarifnachlässe ertheilt werden, welche nicht besonders veröffentlicht zu werden brauchen, bestehen zur Zeit in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nicht.

Zu § 5, a: Die Administration des h. a. Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt ist verpflichtet, unter regelmässigen Verhältnissen jene Kundmachungen von Tarifnachlässen, welche ihr am Tage vor dem Erscheinen eines Blattes bis 10 Uhr Vormittags zugehen, später einlangende Kundmachungen nur nach Thunlichkeit, noch in dieses Blatt aufzunehmen.

Die Administration hat demgemäss die bei derselben einlangenden Kundmachungen mit dem Tage und der Stunde des Eintreffens zu bezeichnen.

Rücksichtlich der rechtzeitigen Publication steht die Administration unter der Controle des Handelsministeriums, und haben die Bahnverwaltungen über etwaige Verabsäumungen und Unzukömmlichkeiten anher behufs weiterer Verfügung Bericht zu erstatten.

Die Administration ist verpflichtet, das Original der Seitens der Bahnverwaltungen übersendeten Kundmachungen bis zum Ablauf einer Jahresfrist aufzubewahren.

Zu § 5, c: Die Bedingungen für etwaige Befreiungen vom Frankaturzwange sind von jeder Bahnverwaltung ehemöglichst im h. a. Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt zu veröffentlichen; hiebei bleibt es indes den Bahnverwaltungen anheimgestellt, vorerst noch, in ähnlicher Weise wie es hinsichtlich der Creditirung von Frachtgebühren geschehen ist, Normativbestimmungen unter einander zu vereinbaren und zu publiciren, in welchem Falle dann die Kundmachung jeder einzelnen Bahn darauf beschränkt werden könnte, sich auf diese Normativbestimmungen zu berufen.

Zu § 6 (3): Lagerbegünstigungen für Sendungen von oder nach einer von der Station in grösserer Entfernung befindlichen Ortschaft werden in Hinkunft durch Anschlag kundzumachen sein.

Auch werden die geehrten Bahnverwaltungen hiemit aufgefordert, binnen längstens zwei Monaten ein genaues Verzeichniss sämmtlicher auf ihren Linien derzeit bestehenden Lagerbegünstigungen, einschliesslich der vermietheten Lagerräume, der Aufsichtsbehörde vorzulegen, und in Hinkunft spätestens einen Monat nach Ablauf jedes Quartals einen Ausweis über die während desselben durch Zuwachs neuer, bezw. Aufhebung

*) Nachdem es aus technischen Gründen nicht möglich ist, die citirte Verordnung in dieser Nummer abzudrucken, erscheint dieselbe in der nächsten Nummer.

oder Modification bestehender Lagerbegünstigungen eingetretenen Aenderungen, eventuell einen Vacat-Ausweis zu überreichen.

Zu § 8 (2): Die in diesem Absatze begründete Ausnahme von dem im Abs. 1 ausgesprochenen Grundsatze, dass die Zeitdauer eines Tarifnachlasses sich spätestens bis zum letzten Tage des Kalenderjahres zu erstrecken hat, in welchem derselbe in Wirksamkeit getreten ist, wurde insbesondere mit Rücksicht darauf zugestanden, dass gewisse Geschäftscampagnen nicht mit Jahresschluss zur Abwicklung gelangen.

Im Uebrigen wird es als selbstverständlich betrachtet, dass eine Ausdehnung der Wirksamkeit eines Tarifnachlasses aus diesem oder einem ähnlichen Grunde über die Gesammtdauer Eines Jahres zu jenen besonderen Bedingungen gehört, welche laut § 2, Z. 2 (2) der vorherigen Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu unterziehen sind.

Zu § 9 (3): Zur Vermeidung der immerhin sehr misslichen Rückwirkungen der an Minimalquantitäten gebundenen Tarifnachlässe, welche übrigens in Hinkunft nur mehr anlässlich der ersten Publication zulässig sind, werden die geehrten Bahnverwaltungen die Ansuchen der Parteien um Tarifnachlässe mit der möglichsten Beschleunigung zu behandeln haben.

Bei den in der ersten Hälfte des Monats Jänner jedes Jahres zur Veröffentlichung gelangenden Tarifnachlässen kann deren Rückwirkung bis 1. Jänner des betreffenden Jahres ausgesprochen werden, ohne dass hiezu eine besondere Genehmigung der Aufsichtsbehörde erforderlich wäre.

Zu § 11 (4): Bei Feststellung der an die Anwendung eines Tarifnachlasses geknüpften Bedingungen wird mit umso grösserer Sorgfalt vorzugehen sein, als zufolge des 4. Absatzes dieses Paragraphen Abänderungen dieser Bedingungen, welche laut der vorhergehenden Absätze grundsätzlich überhaupt nicht platzgreifen sollen, nunmehr der speciellen hierämtlichen Genehmigung zu unterziehen sind.

Zu § 19 (1): Die Bestimmungen dieser Verordnung haben keine Anwendung zu finden und können daher nicht zurückwirken auf jene Tarifnachlässe, welche vor dem Inslebentreten der Verordnung bereits veröffentlicht worden sind.

Die in dem beifolgenden Verzeichnisse enthaltenen Verordnungen und Erlässe sind durch die gegenwärtige Verordnung und diesen Einführungs-Erlass aufgehoben, bezw. in dieselben einbezogen worden.

Wien, am 20. November 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Glanz m. p.

Beilage.

Datum und Zahl	Verlautbart zufolge		
	Jahrgang	Nr.	Seite
	Centralblatt, bezw. Verordnungsblatt		
Verordnung des Handelsministeriums vom:			
12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38	1879	31	218
31. December 1879, R.-G.-Bl. Nr. 3 ex 1880	1880	2	18
15. Mai 1886, R.-G.-Bl. Nr. 73	1886	58	923
10. December 1886, R.-G.-Bl. Nr. 170	1886	141	2049
Handelsministerial-Erlass vom:			
13. Juli 1882, Z. 22.677	1882	85	1137
13. December 1882, Z. 39.649	1882	145	1893
3. December 1886, Z. 45.585	1886	142	2065
25. October 1887, Z. 40.615	1887	125	1803
22. November 1887 (Kundmachung)	1888	1	1
22. November 1887, Z. 43.804	1888	1	1
11. December 1887, Z. 46.341 (Al. 1—7)	1887	144	2053
27. December 1887, Z. 46.341	1888	2	25
2. Jänner 1888, Z. 49.999 ex 1887	1888	38	678
5. Jänner 1889, Z. 138	1889	12	299
31. März 1889, Z. 2379	1889	45	785
21. Februar 1891, Z. 52.994 ex 1890	1891	41	605
28. December 1892, Z. 65.119	1893	1	1
General-Inspections-Erlass vom:			
21. September 1879, Z. 10.292	1879	109	860
27. Juni 1880, Z. 8789	1880	91	1092
23. December 1880, Z. 15.737	1880	148	1749
9. December 1885, Z. 10.846	1885	151	2321
13. October 1886, Z. 13.497	1886	121	1777
25. Jänner 1888, Z. 17.028 ex 1887	1888	58	935
31. März 1888, Z. 2997	1888	43	733
20. Jänner 1889, Z. 337	1889	23	472
16. Februar 1889, Z. 2634	1889	38	680
31. Jänner 1890, Z. 1579	—	—	—
23. März 1890, Z. 2214	1890	40	654

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 14. November 1895, Z. 66.523, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Laut einer Mittheilung des k. k. Handelsministeriums in Wien an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern vom 30. October 1895 sind die nachstehenden Bahnlinien neu eröffnet worden:

a) Im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:
1. Theilstrecke Woronienka—Landesgrenze gegen Körösmezö der Linie Stanislau—Woronienka;
2. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts;
3. „ Postelberg-Laun;
4. „ Nakři-Netolitz—Netolitz-Stadt;

b) Im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:
5. Localbahn Branowitz-Pohrlitz;
6. Rohrbach-Seelowitz—Seelowitz-Stadt;
7. Localbahn Kojetein-Tobitschau.

Sämmtliche vorstehenden Bahnlinien werden dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt. Eine Abänderung der im Sinne des Art. 1 des Uebereinkommens geführten Liste ist indessen nicht erforderlich, weil sie von Bahnverwaltungen betrieben werden, welche jenem schon angehören.

Das genannte Centralamt hat von dieser Mittheilung im Sinne von Art. 58 des internationalen Uebereinkommens Kenntniss genommen und hievon gemäss Art. 57, Z. 1, den Vertragsstaaten für sich und die interessirten Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 9. November 1895 und dem Beifügen Nachricht gegeben, dass mit Rücksicht auf die angegebenen Verhältnisse die neuen Bahnlinien vom Tage ihrer Eröffnung an als in den internationalen Transportdienst getreten betrachtet werden.

Wien, am 14. November 1895.

Verbindungscanal zwischen Marseille und der Rhone.

Der französischen Deputirtenkammer ist Seitens der Regierung eine Gesetzesvorlage, betreffend die Herstellung eines Verbindungscanales zwischen Marseille und der Rhone, zugegangen. Der Zweck dieses Canales ist in erster Linie, der Grossschiffahrt auf der Rhone, die seit Jahren in steter Zunahme begriffen ist, den bisher fehlenden Zugang zu dem ersten Seehafen Frankreichs zu verschaffen, Marseille selbst aber durch diesen Anschluss an eine weit ins Innere des Landes reichende Wasserstrasse der Vortheile der billigen Wasserfracht theilhaft zu machen, dessen Handel einen neuen Aufschwung zu ermöglichen und dadurch den Vorsprung wieder wettzumachen, welchen Genua zufolge der Durchstechung des Mont Cenis und noch mehr zufolge der Gotthard-Bahn im Verkehre zwischen Centraleuropa und dem Osten gewonnen hat. Ausserdem soll der Canal aber auch localen Bedürfnissen dienen, den Verkehr zwischen der Stadt Marseille und dem Ufergebiete des mehr als 5000 Hektar einnehmenden Sees von Berre beleben und dadurch gleichzeitig die wichtigste Vorbedingung für das Entstehen eines Industrieviertels in dieser hiefür die günstigsten Voraussetzungen bietenden, von der Natur reich gesegneten Gegend schaffen. Der Canal soll eine Gesammtlänge von 54·976 km erhalten, von dem Bassin de la Madrague am äussersten Nordende des Hafens von Marseille ausgehen, zunächst längs der Meeresküste, und gegen die See durch einen mächtigen Damm geschützt, an den Caps Janet und L'Estaque vorüber bis zur Pointe de la Lave ziehen, dortselbst die Küstenstrasse unter einer Drehbrücke unterfahren und sodann in einem ungefähr 7500 m langen Tunnel durch den mächtigen Gebirgstock des Rove durchgeführt werden. Nach dem Austritte aus diesem Tunnel soll die Canaltrasse die Niederungen von Marignane durchschneiden und, die Bahnlinie Pas des Lancières—Martigues, sowie die Departementsstrasse von Aix nach Marseille unter einer gemeinsamen festen Brücke unterfahrend, in den See von Bolmon münden. Durch diesen See zwischen zwei Dämmen hindurchgeführt, tritt der Canal nach Passirung der Landzunge Le Joi in den See von Berre, zieht längs des südlichen Ufers des letzteren bei Cap Trois Frères vorüber, durch Dämme und Steinwürfe geschützt, nach Martigues, passirt letzteren Ort mittelst des bereits bestehenden, entsprechend erweiterten und vertieften Königscanals und benützt sodann bis Bouc, unter Passirung des Sees von Caronte, den ebenfalls bereits vorhandenen Seecanal, sowie von letzterem Orte an bis zur Brücke von Barjavel den Canal von Port de Bouc nach Arles. Von Barjavel endlich zieht der Canal auf dem kürzesten Wege westwärts zur Rhone, welche er nach Unterfahrung der Eisenbahn und der Strasse von Arles nach St. Louis unter einer gemeinsamen Brücke bei den Schleusen von Bras Mort erreicht.

Die Wassertiefe des Canals soll zwischen der Rhone und Port de Bouc 2 m, zwischen letzterem und dem Hafen von Marseille 3 m betragen, die Sohlenbreite im Golf von Marseille wie in den Teichen von Bolmon, Berre und Caronte 50 m, in dem Abschnitte zwischen der Rhone und Port de Bouc 46 m, im Tunnel von Rove, sowie in den Einschnitten von La Lave, Gignac und La Mède 17 m. Letztere Breite reicht aus, um den grossen, auf der Rhone üblichen Raddampfern von 14 m Breite die Durchfahrt zu ermöglichen, während in den 46 m Sohlenbreite aufweisenden Strecken diese Dampfer selbst bei grosser Geschwindigkeit anstandslos an einander vorüberfahren können.

Die Gesammtkosten des Baues sind vom Conseil général du ponts et chaussées auf 80 Millionen Franken veranschlagt worden, die Bauzeit wegen des Tunnels von Rove auf 8—10 Jahre. Von den Kosten übernehmen die Handelskammer in Marseille 26,666.668 Frcs., die Stadt Marseille und das Departement der Rhonemündungen je 6,666.666 Frcs., die Staatsverwaltung 40,000.000 Francs. Etwaige Mehrkosten über den Betrag von

80,000.000 Frcs. hat ebenfalls die Handelskammer von Marseille zu tragen. Die Beiträge der Handelskammer und der Stadt Marseille, sowie des Departements der Rhonemündungen sind zuerst flüssig zu machen; erst nach deren vollständiger Inanspruchnahme, welche einen Zeitraum von fünf Jahren erfordern dürfte, tritt die Beitragspflicht des Staates ein, welcher durch die folgenden fünf Baujahre je 8,000.000 Frcs. durchschnittlich in sein Budget einstellen wird. Zur Deckung der von der Handelskammer in Marseille übernommenen Verbindlichkeiten soll dieselbe ermächtigt werden, zu einem 4 pCt. nicht übersteigenden Zinsfusse ein in 60 Jahren rückzahlbares Anlehen unter von den competenten Centralstellen zu genehmigenden Modalitäten aufzunehmen, und wird derselben gleichzeitig das Recht zur Einhebung gewisser Gebühren von den in den Hafen von Marseille einlaufenden Schiffen, sowie von den dortselbst zur Ausschiffung gelangenden Waaren eingeräumt. Die Maximalhöhe dieser Gebühren, welche unter gewissen Umständen zu ermässigen sind, beträgt per Aichtonne der eingehenden Schiffe 0·10 Frcs., ferner bei den zur Ausschiffung gelangenden Waaren, und zwar bei den Waaren in Fässern, Kisten, Säcken und anderen Verpackungen 0·15 Frcs. per Collo, bei unverpackten Waaren 0·15 Frcs. per 1000 kg oder per Cubikmeter, bei lebendem oder geschlachtetem Pferde-, Rind-, Schaf- oder Schweinevieh 0·15 Frcs. per Stück. Schiffe, welche in einem und demselben Kalenderjahre die Gebühr bereits dreimal entrichtet haben, sollen für die weitere Dauer des betreffenden Jahres von der Gebührenentrichtung befreit sein; ganz gebührenfrei sollen die dem Staate gehörigen oder für Zwecke der Staatsverwaltung verwendeten Schiffe, ferners die die Küstenschiffahrt zwischen französischen Häfen betreibenden Fahrzeuge, die Lootsenschiffe und Schleppdampfer, die Küstenfischerboote, die Binnenschiffe, die den Hafen gezwungen anlaufenden und überhaupt die handelsunthätigen Schiffe sein. Ebenso sind die dem Staate gehörigen, sowie die im Küstenverkehre eingehenden Waaren als gebührenfrei zu behandeln. Nach Erfüllung der von den Handelskammern übernommenen Verbindlichkeiten hat das Recht zur Gebühreneinhebung zu erlöschen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Golling-Steg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 7. November die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Ritschl & Comp. in Wien im Vereine mit Rudolf Urbanitzky, Bauingenieur in Linz, vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Station Golling der Staatsbahnlinie Salzburg—Bischofshofen über Abtenau und Gosau nach Steg zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Staatsbahnlinie Steinach-Irdning—Attnang im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision, insoweit das Verwaltungsgebiet der k. k. Statthalterei Linz hiebei in Betracht kommt, einzuleiten und diese Amtshandlung im Einvernehmen mit der k. k. Landesregierung in Salzburg derart festzustellen, dass die in den beiden Kronländern gelegenen Theilstrecken der intendirten Localbahn in unmittelbarer Aufeinanderfolge der Trassenrevision unterzogen werden können. [H.-M.-Z. 61.154.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Podgórze-Bonarka—Lemberg: Anlage einer Rollbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Moritz Baruch für die Anlage einer Rollbahn von der Grundparcelle Nr. 514/I in Łayiewiki zu ihrer Ziegelbrennerei für den 21. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Wieliczka betraut. [G.-I.-Z. 21.848.]

— (Linie Amstetten—Pontafel: Herstellung eines Fusswegüberganges: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Fusswegüberganges nächst dem Wächterhause Nr. 34 in der Station Ulmerfeld für den 21. November anberaumt. und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 21.919.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Brandmauern in Wien.) Bei der gedeckten Petroleumrampe im Centralbahnhofe Wien wurden zwei Brandmauern hergestellt. [25. October, Z. 59.394.]

— (Wasserleitung in St. Marx.) Die Einleitung von Hochquellenwasser für Trinkzwecke in die Station St. Marx der Wiener Schlachthausbahn wurde genehmigt. [21. October, Z. 56.889.]

— (Perronverlängerung in Böhm.-Trübau.] In der Station Böhm.-Trübau wird der bestehende erhöhte Einsteigeperron verlängert. [24. October, Z. 57.950.]

— (Stellwerkshütten in Střelitz.) In der Station Střelitz werden zwei Stellwerkshütten aufgestellt. [25. October, Z. 60.943.]

— (Wächterposten-Auflassung bei Qualen.) Der Wächterposten Nr. 424 bei der Wegübersetzung in km 510·2/3 im Gebiete der Gemeinde Qualen wird aufgelassen, und tritt hiedurch eine Aenderung in der Schrankenbedienung ein. [30. October, Z. 63.404.]

— (Bauliche Veränderung in km 491·7/8.) Das Project für die Auflassung des Wächterpostens Nr. 374 in km 491·7/8 und für die Umwandlung der Handschranken in Zugschranken bei dem daselbst befindlichen Wegübergange wurde genehmigt. [5. November, Z. 64.539.]

— (Oberirdischer Keller.) Beim Wächterhause Nr. 141 der Strecke Brünn—Wildenschwert wurde ein oberirdischer Keller hergestellt. [21. October, Z, 57.949.]

— (Fabriksgeleise in Bečva.) Im Hofe der bäuerlichen Zuckerfabrik in Bečva wird ein 17·1 m langes Bahngeleise hergestellt. [5. November, Z. 58.435.]

— (Eröffnung der Ausweiche Doxan als Verladestation.) Die zwischen den Stationen Hrobeč und Theresienstadt gelegene Ausweiche Doxan wird für Zwecke der Zuckerfabrik des Johann Freiherrn von Aehrenthal bis auf Weiteres als selbstständige Verladestation eröffnet. [2. October. Z. 35.401.]

— (Unterfahrung einer Schleppbahn.) Durch die für Zwecke der Gemeinde Dejvic behufs Ableitung der Niederschlags- und Fäcalwasser herzustellende Rohrleitung wird die der Firma M. Reiser & Söhne gehörige Schleppbahn Bubenč—Mälzerei Podbaba unterfahren. [31. October, Z. 57.948.]

Projectirte Localbahn Heřmanměstetz-Borohradek. (Anordnung der Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von Heřmanměstetz über Chrudim und Neu-Holitz nach Borohradek auf den 26. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [H.-M.-Z. 66.016.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Bauherstellungen: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegten Projectes, betreffend den Bau der Locomotivremise nebst Wasserthurm, Wohnung für den Maschinenführer, dann Kaserne für das Maschinen- und Zugbegleitungspersonale in der Station Stramberg der Localbahn Stramberg-Wernsdorf den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 64.223.]

Wiener Tramway - Gesellschaft. (Geleiseanlage: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 18. October durchgeführten politischen Begehung, betreffend das Project der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Herstellung einer Geleiseanlage in der Vorgartenstrasse und der hiedurch bedingten Trassenänderung in der Kronprinz Rudolfstrasse wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Wien der Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 66.113.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Aenderung des Fahrplanes der Linie Czernowitz—Nowosielitza) In Folge Aenderung des Fahrplanes der russischen Südwestbahnen ist bezüglich der Anschlüsse in Nowosielitza der Fahrplan der Linie Czernowitz—Nowosielitza vom 27. October angefangen in dem Sinne geändert worden, dass nunmehr die gemischten Züge Nr. 2552 und 2551 den Verkehr über Russisch-Nowosielitza nach, bezw. von Kiew und Odessa vermitteln, während die gemischten Züge Nr. 2554 und 2553, welche im Sommer diesen Dienst versahen, nur bis Oesterr.-Nowosielitza verkehren.

—(Locomotivprüfung.) Im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurde eine für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmte Verbund-Tenderlocomotive der Wiener Stadtbahn am 20. Juli der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Diese Locomotive wurde nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 21. October 1894, Z. 44.835, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf neu erbaut, gehört der Kategorie III c an, trägt die Fabrikationsnummer 935 und die Inventarnummer 3001, und wurde der Kessel derselben laut Certificat der gesetzlichen Probe mit gutem Erfolge unterzogen. Die Maschine hat fünf Achsen, von denen die vierte die Triebachse ist; Laufachsen sind zwei vorhanden, welche radial verstellbar sind. Drei Achsen sind vor der Feuerbüchse und sind verschiebbar, während die Triebachse unter der Feuerbüchse liegt. Die Maschinen hat Compound-Cylinder, welche horizontal aussen liegen, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Heussinger, ist aussenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch zehn Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel hat vollständige Armatur, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat für beide Fahrtrichtungen, Funkenfänger mit Sieb, automatischer Vacuumbremse, mit Spindelbremse combinirt, auf die mittleren drei Achsen wirkend, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter, Anfahrtsvorrichtung nach Gölsdorf, Rauchverzehrungsapparat nach Langer und Holden'scher Petroleumfeuerung. Die Spurweite ist normal, das Totalgewicht dieser Locomotive in ausgerüstetem Zustande beträgt 70 Tonnen. Die Probefahrt fand auf der 11·10 km langen Strecke von Neulengbach bis Böheimkirchen und retour der westlichen Staatsbahnen statt, und wurde dabei eine maximale Geschwindigkeit von 72 km bei der Vor- und Rückwärtsfahrt und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 60 km vorwärts und von 48 km rückwärts per Stunde erreicht. Die Locomotive zeigte selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang, so dass aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand obwaltete, die vorbeschriebene Locomotive für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden. [Z. 54.459.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Einrichtung von Personenwagen mit Vacuumleitung und Dampfheizung.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass von der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang sieben Personenwagen mit der Vacuumbremse und vier Personenwagen mit der Vacuumleitung (System Hardy), sowie elf Personenwagen mit der Dampfheizung (System Staaz) eingerichtet werden. [Z. 60.664.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachstehend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 29. October 1895, Z. 62.793, dem Grafen Johann Forgách für eine von der Station Losoncz der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der concessionirten Localbahn Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110) ausgehende, bis Gácsfalu (Comitat Nógrád) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 29. October 1895, Z. 67.007, dem Bürgermeister der königl. Freistadt Modor (Modern) Paul Boruta für eine von der Station Modor-Senkvicz der Linie Pozsony (Pressburg)—Nagy-Szombat (Tyrnau) Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus diese mit der Stadt Modor verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 29. October 1895, Z. 67.989, der Elektromotoren-Actiengesellschaft des Comitates Vas (Eisenburg [Vas vármegyei electromos müvek részvény-társaság]), als der Rechtsnachfolgerin der ursprünglichen Projectanten Eugen Nagy, Eugen Knebel und Alexander Gothart, für eine von der Knotenpunktstation Szombathely (Steinamanger) der Südbahnlinie Wr. Neustadt—Gr.-Kanizsa ausgehende, einerseits bis zum Mayer'schen Eisengusswerke, andererseits sich im Bereiche der Stadt Szombathely verzweigende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 29. October 1895, Z. 68.380, dem Kecskeméter Einwohner Eduard Weber für eine von der Endstation Lajos-Mizse der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Budapest—Lajos-Mizse abzweigende und diese in der Station Kecskemét mit der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der jüngst dem Betriebe übergebenen Localbahn Kecskemét-Helvetia-Fülöpszállás (vergl. Concession, Vrdgs.-Bl. Nr. 98) verbindende, eventuell bis Ráva führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Gurahoncz-Jószáshely—Nagy-Halmágy. (Politisch-administrative Begehung.) Am 6. November fand bei persönlicher Intervention des kgl. ungar. Handelsministers Ernst Dániel und unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Aladár Navay des kgl. Handelsministeriums, sowie mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, ferner der Directionsmitglieder der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn-Actiengesellschaft, als Erbauerin und Eigenthümerin der Localbahn Gurahoncz-Jószáshely—Nagy-Halmagy (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123 ex 1893, Vorconcession Post 2, und Nr. 8 ex 1895, Concessionsurkunde), die politisch-administrative Begehung dieser das Betriebsnetz der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen ergänzenden Linie statt. Die 27 km lange, in Fortsetzung der gesellschaftlichen, derzeit als Sackbahn endigenden Linie Uj-Arad—Uj-Szent Anna—Gurahoncz zu erbauende neue Linie führt von dort aus im Körösthale vorläufig bis Nagy-Halmágy (Comitat Arad), von wo aus sie ihre Fortsetzung bis Brád findet. Der Bau der neuen Linie ist insofern mit Schwierigkeiten verbunden, als er eine umfangreiche Umlegung des Körösflusses, ferner den Bau eines bedeutenden Felseneinschnittes und eines Tunnels bedingt. Das Betriebsnetz der Arad-Csanáder Bahnen wird nach Ausbau der projectirten Linie auf 390 laufende Bahnkilometer (Eigenbetrieb) und im Sinne des Generalversammlungsbeschlusses im Laufe des Jahres 1896 ausserdem um weitere 65 km erweitert werden.

Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom (Gran). (Technisch-polizeiliche Begehung.) Nachdem der Bau der Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom bis zur Vollendung vorgeschritten ist, hat der kgl. ungarische Handelsminister die technisch-polizeiliche Begehung der Linie angeordnet, damit der Verkehr insbesondere im Interesse der Deckung des hauptstädtischen Kohlenbedarfes noch vor Beginn der Wintersaison aufgenommen werden könne.

Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Probefahrten.) Am 4. October haben im Bereiche der Budapester Untergrundbahn — deren Oberbau, sowie die Stromleitung bereits fertiggestellt ist und deren gänzliche Vollendung nur mehr von der Ordnung der Strassendecke und der Ausführung von Detailarbeiten, Stationseinrichtung etc. abhängt — die commissionellen Probefahrten mit den speciell den Anforderungen des Untergrundbahnbetriebes entsprechend angefertigten Waggons begonnen. In dem Betriebe dieser Bahn sollen zweierlei Motorwagen zur Anwendung gelangen. Nach dem einen System wirken die Elektromotoren mittelst Uebersetzung auf die Wagenachsen, während das zweite — neuere — System darauf beruht, dass die Motoren unmittelbar auf die Achsen aufmontirt erscheinen. Beide Systeme erwiesen sich als zweckentsprechend. Der Probezug durchfuhr die Strecke von der Vörösmartygasse bis zur Arenastrasse mit einer Geschwindigkeit von 20—25 km per Stunde, doch ist zu beachten, dass die normale Fahrgeschwindigkeit auf dieser Bahn 40 km im Durchschnitte betragen soll. Sowohl der Antrieb, wie auch das Anhalten der Wagen ist ruhig, ohne lästiges Stossen erfolgt. Es ist dies einer der Firma Siemens & Halske gehörigen automatischen Einschaltungsvorrichtung zuzuschreiben, die es möglich macht, die Triebkraft gleichmässig

zu steigern. Die Stationen erhalten mit allem Comfort ausgestattete Wartelocalitäten, welche, sowie die gesammte Strecke, durch elektrisches Licht taghell erleuchtet werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Regulativ über die Zulässigkeit der Unterbringung von Reisegepäck in den Waggons.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass aus mehreren Stücken bestehendes oder so grosses Handgepäck, welches in dem jedem Reisenden gebührenden, der Sitzbreite entsprechenden Raume der Gepäcksnetze nicht untergebracht werden kann, nicht in den Wagen mitgenommen werden darf, resp. vorschriftsmässig aufzugeben ist, wobei noch bemerkt wird, dass das Stations- und Zugbegleitungs-Personal streng angewiesen wurde, die Mitnahme von derartigem Gepäck in die Coupés oder wohl gar das Deponiren desselben in den Verbindungsgängen der Personenwagen nicht zu gestatten. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1.)

Bau einer Staatsbrücke über die Donau in Budapest, und zwar der Esküter- (Schwurplatz-) Brücke. (Einberufung einer Enquête-Commission.) Der kgl. ungarische Ministerpräsident hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister die Einberufung einer Enquête-Commission angeordnet, welche sich mit der Frage der vom Weichbilde der Stadt aus mit nur einem Bogen über die Donau zu erbauenden Brücke am Esküter (IV. Bez., Innerstadt [vergl Vrdgs.-Bl. Nr. 18 ex 1894 und Nr. 100 ex 1895]) zu befassen haben wird. Dem Wunsche der hauptstädtischen Communalverwaltung entsprechend, soll der Bau dieser sowohl für Personen- und Strassenfuhrwerksverkehr, als auch für die Legung der Geleise einer elektrisch zu betreibenden Verbindungsbahn zwischen den zu beiden Seiten der Donau gelegenen Stadtbezirken einzurichtenden Brücke sofort nach Eröffnung der ihrer Vollendung entgegengehenden Brücke am Vámháztér (Zollamtsplatz [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116]) in Angriff genommen werden.

Internationale Eisenbahn - Directoren - Conferenz in Budapest. (Verhandlungsprogramm.) Ueber Anregung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen wird am 4. December eine Conferenz von Directoren österreichischer, ausländischer und ungarischer Eisenbahnen stattfinden, zu welcher 63 Einladungen ergingen. Hauptgegenstand der Verhandlung ist die projectirte Feststellung eines internationalen Specialtarifes aus Anlass der 1896er Millenniums-Ausstellung in Budapest. Die Vorschläge gehen dahin, es mögen von allen grösseren Stationen in- und ausländischer Bahnen directe Tour- und Retourkarten mit dreissigpercentiger Ermässigung ausgegeben werden. Diese Karten, welche vom 15. April bis 30. September 1896 auszugeben wären, hätten im Inlande (von österr.-ungar. Stationen) 14tägige, von ausländischen Stationen 30tägige Giltigkeit.

Ausland.

Deutsches Reich. (Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr und Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) In der am 24. October abgehaltenen Plenarsitzung dez Bundesrathes wurde den am 20. September 1893 und am 16. Juli 1895 in Bern vereinbarten Zusatzerklärungen zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Zustimmung ertheilt. Die Vorlage, betreffend Ergänzung der Bestimmungen der Anlage B der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Bezug auf die Beförderung von flüssigem Acetylen und von Calcium-Carbid, wurde den Ausschüssen für Eisenbahnen, Post und Telegraphen und für Handel und Verkehr überwiesen.

— (Hinterbliebenencasse des Verbandes Deutscher Beamtenvereine.) Aus den Satzungen dieses Verbandes theilt die „Ztg. d. V. D. E.-V." Folgendes mit:

„Diese Casse soll den Hinterbliebenen von Mitgliedern lebenslängliche Pensionen sichern, deren Höhe unabhängig von der Dauer der Beitragsleistung ist und die sofort vom Tode des Mitgliedes ab zu zahlen sind. Die Versicherung erfolgt gegen laufende Beiträge, und zwar mit oder ohne Rückgewähr der Prämien für den Fall, dass die versicherte Person früher als das Mitglied stirbt.

Aufnahmefähig sind alle Reichs-, Staats- und Communalbeamten und die in ähnlicher Stellung, sowie in der Vorbereitung sich befindenden Beamten, sofern sie körperlich und geistig gesund sind. Wohnen diese Beamten an Orten, an welchen ein Verbandsverein besteht, so müssen sie zunächst Mitglieder dieses Vereines werden. Durch Berufswechsel oder Ausscheiden aus dem Beruf erlischt die Mitgliedschaft nicht.

Zum Nachweise der Gesundheit genügt bei Versicherungen einer Jahrespension von 60 Mk. die von zwei Cassenmitgliedern zu bestätigende pflichtmässige Erklärung des Aufnahmesuchenden; bei höheren Versicherungen oder mehreren Jahrespensionen zu 60 Mk. muss ein ärztliches Zeugniss beigebracht werden.

Dem Aufnahmeantrag nach vorgeschriebenem Muster sind glaubhafte Bescheinigungen über das Alter des Aufnahmesuchenden und der zu versichernden Person beizulegen (Militärpass, Taufzeugniss, Heiratsurkunde u. s. w.).

Als Aufnahmetermin gilt der erste Tag eines Kendervierteljahres; für Anträge in den ersten beiden Monaten der vorhergehende, für Anträge aus dem letzten Monat der nachfolgende Kalendervierteljahres-Erste.

Als Aufnahmealter gilt das am Aufnahmetermin vollendete Lebensjahr, sofern als dann nicht bereits sechs Monate des folgenden Lebensjahres durchlebt sind, anderenfalls das folgende Lebensjahr.

Die Höhe der Jahrespension muss mindestens 60 Mk. und darf in Abstufungen von je 30 Mk. bei 500 bis 2000 Mitgliedern höchstens 300 Mk., bei 2001 bis 4000 Mitgliedern höchstens 600 Mk. und für je 1000 Mitglieder mehr höchstens je 300 Mk. mehr bis 2400 Mk. betragen.

Die Beiträge richten sich nach dem Aufnahmealter und sind vierteljährlich oder jährlich im Voraus zu zahlen; im letzteren Falle erfolgt eine Ermässigung von 4 pCt. Daneben ist einmalig ein Eintrittsgeld von 3 Mk. zu entrichten.

Die Pensionen werden vom Schlusse des Sterbemonats des Mitgliedes ab gezahlt. Tritt der Tod im ersten Mitgliedsjahre ein, so werden die eingezahlten Beiträge zurückgewährt.

Stundung der Beiträge kann erfolgen; auch steht den Mitgliedern das Rückkaufsrecht der Versicherung zu. Beim Rückkauf werden je nach der Dauer der Mitgliedschaft 50 bis 95 pCt. der Prämienreserve ausbezahlt. Weitere Vergünstigungen, Umwandlung in beitragsfreie Versicherungen sind in Aussicht genommen.

Die Verwaltung erfolgt unter Mitwirkung von Ortsausschüssen durch die Direction, der ein Versicherungsmathematiker angehören muss; dieselbe wird vom Verwaltungsrath bestellt, welcher seinerseits von der alljährlich stattfindenden Hauptversammlung, an der jedes Mitglied theilnehmen kann, gewählt wird. Daneben besteht ein von der Hauptversammlung zu wählender Rechnungsausschuss."

— (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monat September.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat September ergibt für die 65 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39.099·99 km, Folgendes:

Im Monat September betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 36,982.192 Mk. oder 2,155.886 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 966 Mk. oder 4·21 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 75.011.381 Mk oder 1,861.442 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1925 Mk. oder 0·52 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende September betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 182,223.370 Mk. oder 14,347.186 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5825 Mk. oder 6·72 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 364,643.402 Mk. oder 11,950.788 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 11.458 Mk. oder 1·68 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 54,225.645 Mk. oder 1,717.583 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7975 Mk. oder 6·72 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 96,003.383 Mk. oder 4,972.564 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 13.921 Mk. oder 1·68 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Schweiz. (Bundesgesetz über das Stimmrecht der Actionäre von Eisenbahn-Gesellschaften und die Betheiligung des Staates bei deren Verwaltung.) Dieses Gesetz ist vom Bundesrathe in Kraft gesetzt worden. Die Eisenbahnen erhielten Frist bis Ende des Jahres, ihre Statuten mit den Vorschriften des Gesetzes in Einklang zu bringen. Bis dahin bleiben die bisherigen statutarischen Vorschriften über das Stimmrecht der Actionäre in Giltigkeit.

Italien. (Eisenbahn Avezzano—Roccasecca.) Am 10. October ist die Strecke Sora—Balsorano der Linie Avezzano—Roccasecca dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Dieselbe durchschneidet in einer Ausdehnung von 12.878·81 m das fruchtbare Lirithal, hat eine Maximalsteigung von 9·70 per mille und einen Minimal-Curvenradius von 300 m. Die Linie zählt nachstehende Tunnels: 1. Marianello 349 m, 2. Selva 113 m, 3. Sasso 136 m, 4. Artificiale 46 m, 5. Rampucci 587 m,

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Der Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn war am 30. Juni folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern . . .	52	—	52
Mit vier gekuppelten Rädern . .	510	—	510
Mit sechs gekuppelten Rädern .	492	—	492
Mit acht gekuppelten Rädern . .	178	—	178
Tenderlocomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern . .	62	—	62
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	16	—	16
Tenderlocomotiven für den Verschiebedienst	13	—	13
Summe . . .	1.323	—	1.323
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen .	56	—	56
Wagen I. Classe	486	—	486
Wagen II. Classe	726	—	726
Gemischte I. und II. Classe . .	452	—	452
Gemischte Wagen II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	1.660	—	1.660
Gemischte I., II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	14	—	14
Postpacketwagen	48	—	48
(für den Localdienst):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	53	—	53
Gemischte I. und II. Classe . .	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Wagen III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Summe . . .	3.786	—	3.786
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	—	—	—
Mit Postabtheilung	942	—	942
Summe . . .	942	—	942
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	90	—	90
Für Kleinvieh	60	—	60
Für Frachten, gedeckt	3.256	—	3.256
Für Frachten und Vieh, gedeckt	9.331	—	9.331
Für Frachten, offen, hochbordig .	6.035	—	6.035
Desgleichen, niederbordig . . .	2.557	—	2.557
Mit zerlegbarem Borde	694	—	694
Bordlos	27	—	27
Cisternenwagen	195	—	195
Reservoirwagen für Säuren . . .	10	—	10
Schotterwagen	401	—	401
Gaswagen	12	—	12
Schneepflüge	62	—	62
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	48	—	48
Diverse	46	—	46
Zusammen . . .	22.826	—	22.826

— (Eriträische Eisenbahn.) Die Station Taulud wurde eröffnet und hiemit die Verbindung mit der Linie Massaua—Saati zwischen Abdel-Kader und Otumlo hergestellt. Diese neue Strecke erspart den Passagieren die Unbequemlichkeit der Uebersetzung in Booten nach Abdel-Kader und gereicht insbesondere den abyssinischen Karawanen, welche ihre Waaren in Massaua absetzen, zum grossen Vortheil, indem dieselben 27 km, welche sie bisher zu Fuss zurücklegen mussten, nunmehr mit der Eisenbahn zurücklegen können.

— (Einnahmen der italienischen Secundärbahnen.) Betriebseinnahmen während des Betriebsjahres 1894/95 im Vergleiche zu denjenigen des Jahres 1893/94:

Bezeichnung der Linien		Betriebsjahr 1894–95	Betriebsjahr 1893–94	Differenz
Neapel-Pozzuoli-Cuma . . .	L.	285.057	255.965	+ 30.092
Turin-Rivoli	„	149.251	147.833	+ 1.418
Turin-Ciriè-Lanzo	„	533.240	527.861	+ 5.379
Lugano-Eisenbahn	„	74.723	71.903	+ 2.820
Santhià-Biella	„	668.524	673.520	— 4.996
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	393.585	374.839	+ 18.746
Poggibonsi-Colle	„	45.334	52.895	— 7.561
Biellesische Localbahnen . .	„	203.867	171.372	+ 32.495
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	306.926	306.810	+ 116
Suzzara-Ferrara	„	273.745	266.302	+ 7.443
Bergamo-Ponte della Selva .	„	278.111	269.400	+ 8.711
Arezzo-Fossato	„	300.285	283.605	+ 16.680
Ferrovie Reggio Emilia . . .	„	225.445	219.125	+ 6.320
Eisenbahn Nord-Mailand . .	„	2,353.253	2,341.997	+ 11.256
Novara-Seregno	„	484.968	446.250	+ 38.718
Conegliano-Vittorio	„	81.400	81.745	— 345
Vicenza-Schio	„	345.000	344 454	+ 546
Areppo-Stia	„	136.600	139.698	— 3.098
Bologna-Portomaggiore . . .	„	283.600	284.407	— 807
Cividale-Portogruaro	„	244.000	246 233	— 2.233
Parma-Suzzara	„	137.900	137.576	+ 324
Padua-Montebelluna	„	132.500	134.075	— 1.575
Torre-Arsiero	„	150.700	156.595	+ 5.895
Vicenza - Treviso - Padua-Bassano	„	714.600	714.585	+ 15
Sardische Eisenbahnen (Compagnia Reale)	„	1,616.607	1,633.483	— 19.876
Sardische Localbahnen . . .	„	752.490	739.969	+ 12.521

Schiffahrt.

Hamburg. (Schiffahrtsverkehr von und nach der Oberelbe im Jahre 1894.) Nach den vom handelsstatistischen Bureau in Hamburg zusammengestellten tabellarischen Uebersichten über Hamburgs Handel und Schiffahrt im Jahre 1894 sind dortselbst im Berichtsjahre von der Oberelbe angekommen: 14.676 Schiffe und Holzflösse mit zusammen 58.794 Personen Bemannung, 3,227.728 t Tragfähigkeit und 19,238.745 q effectiver Ladung. Unter den eingelangten Fahrzeugen waren der Flagge nach: 2895 hamburgische, 8395 preussische, 485 anhaltische, 1394 sächsische, 492 mecklenburgische und 1015 österreichische. Die Provenienz betreffend, kamen aus Preussen 10.198 Schiffe (und zwar 5605 beladene und 4593 unbeladene) und 47 Holzflösse, aus Anhalt 452 Schiffe, aus Sachsen und Böhmen 1791 Schiffe, aus Mecklenburg 812 Schiffe, aus dem hamburgischen Gebiete 1376 Schiffe. Von den 19,238,745 q eingelangten Gütern waren 517.784 q (2·69 pCt.) Bau-, Nutz- und Brennholz, 3,501.492 q (18·20 pCt.) Salz, 4,060.747 q (21·11 pCt.) Steine, Zink und andere unverpackte Waaren, 746.952 q (3·88 pCt.) Getreide und Saat, 10,316.223 q (53·62 pCt.) Stückgüter, ferner 95.547 q (0·50 pCt.) Bau- und Nutzholz in Flössen, Kähnen. Zu den Plätzen, von welchen die grösseren Waarenquantitäten gekommen sind, gehören: Magdeburg mit 4,220.321 q, Schönebeck mit 3,067.897 q, Tetschen-Laube mit 1,382.911 q, Aussig mit 1,334.786 q, Schönpriesen mit 897.510 q, Dresden mit 776.463 q, Breslau mit 735.589 q, Berlin mit 716.773 q. — Abgegangen sind von Hamburg nach der Oberelbe insgesammt 14.466 Schiffe mit 58.141 Personen Bemannung, 3,147.554 t Tragfähigkeit und 23,465.981 q Gütern. Von diesen Schiffen waren der Flagge nach: 2895 hamburgische, 8220 preussische, 477 anhaltische, 1382 sächsische, 481 mecklenburgische und 1011 österreichische Schiffe. Was die Bestimmung der ausgelaufenen Schiffe betrifft, so gingen nach Preussen 8910 Schiffe, nach Anhalt 571 Schiffe, nach Sachsen und Böhmen 3085 Schiffe, nach Mecklenburg 558 Schiffe, nach dem hamburgischen Gebiete 1261 Schiffe, ohne Declaration und theils

zum Abbrechen 81 Schiffe. Unter den ausgeschifften Gütern befanden sich 1,883.776 q (8·03 pCt.) Steinkohlen und Cinders, 1,298.886 q (5·54 pCt) Eisen, 5,843.145 q (24·90 pCt.) Guano, Steine, Schwefel, Salpeter etc., 7,497.728 q (31·95 pCt.) Getreide und Saat, 6,942.446 q (29·58 pCt.) Stückgüter. Die Plätze, nach welchen die grösseren Waarenquantitäten bestimmt gewesen sind, waren: Berlin mit 4,462.859 q, Dresden mit 4,035.269 q, Magdeburg mit 3,808.335 q, Tetschen-Laube mit 2,182.767 q, Aussig mit 1,360.040 q, Dessau (Wallwitzhafen) mit 1,094.509 q, Breslau mit 857.594 q, Riesa mit 548.421 q.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. (Constituirende Generalversammlung.) Am 8. October wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Schwarzenau-Zwettl“ abgehalten. Bei derselben waren 13 Actienzeichner und Bevollmächtigte von solchen anwesend, welche zusammen 1644 Actien mit 328 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerialsecretär im Handelsministerium Alphons Edler v. Glaser. Nach Constatirung der ordnungsgemässen Einberufung der Generalversammlung wurde Dr. Moriz Weitlof, Mitglied des niederösterr. Landesausschusses, zum Vorsitzenden gewählt. Nachdem Seitens der Versammlung die ausführlichen geschäftlichen Mittheilungen des Bevollmächtigten der Concessionäre, Inspector Dr. Siegfried Werner, zur Kenntniss genommen worden waren, erklärte sich die Versammlung bereit, in sämmtliche Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre einzutreten. Sohin wurde constatirt, dass das gesammte Actiencapital per 449.000 fl. gezeichnet und davon der Betrag von 315.700 fl. eingezahlt worden war. Seitens des niederösterr. Landesausschusses war Dr. Moriz Weitlof, Seitens der Sparcasse Zwettl Bürgermeister Franz Forstreiter in den Verwaltungsrath entsendet worden. Von der Versammlung wurden sohin Prälat Stephan Rössler, die Gemeinderäthe Rudolf Schwarz, Franz Beydi und Josef Feucht, sowie k. k. Notar Dr. Franz Wittmann zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes, Landes-Thierarzt Carl Sass und Baumeister Josef Schabes zu Mitgliedern und Brauereibesitzer Carl Hamböck zum Ersatzmann des Revisionsausschusses gewählt. In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Prälat Stephan Rössler zum Präsidenten und Dr. Moriz Weitlof zu dessen Stellvertreter gewählt.

Localbahn Beneschau-Wlaschim. (Constituirende Generalversammlung.) Am 13. November wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Beneschau-Wlaschim“ abgehalten. Bei derselben waren 12 Actienzeichner und Bevollmächtigte von solchen anwesend, welche zusammen 1610 Stammactien mit 322 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerialsecretär im Handelsministerium Dr. Carl Freiherr von Banhans. Nach Constatirung der ordnungsgemässen Einberufung der Generalversammlung wurde Johann Řibarz, k. k. Baurath und Centralinspector der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, zum Vorsitzenden gewählt. Nachdem Seitens der Versammlung die ausführlichen geschäftlichen Mittheilungen des Bevollmächtigten der Concessionäre, Inspector Dr. Siegfried Werner, zur Kenntniss genommen worden waren, erklärte sich die Versammlung bereit, in sämmtliche Rechte und Verbindlickheiten der Concessionäre einzutreten. Hierauf erstattete der Bevollmächtigte der Concessionäre Bericht über die Verwendung des eingezahlten Actiencapitals per 330.000 fl., sowie über die Fortschritte des Baues der Localbahn von Beneschau nach Wlaschim. Seitens des Landesausschusses des Königreiches Böhmen war k. k. Baurath Johann Řibarz, Seitens der Bezirks-Vertretung Wlaschim Bezirksobmann Johann Neubauer in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath entsendet worden. Von der Versammlung wurden sohin Dechant Stanislaus Riegel, Central-Güterdirector Leopold Hufnagl, Franz Fillipek, Dr. Wenzel Bittermann und Dr. Carl Hellmuth in den Verwaltungsrath gewählt. Ferner wurden Josef Wevařil und Victor Franz zu Mitgliedern und Christoph Kittl zum Ersatzmann des Revisionsausschusses gewählt. In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Johann Neubauer zum Präsidenten und k. k. Baurath Johann Řibarz zu dessen Stellvertreter gewählt.

K. k. priv. Böhmische Westbahn in Liquidation. (Bureau derselben.) Das Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in Liquidation befindet sich vom 1. November angefangen Wien, I., Maximilianstrasse Nr. 3, im Mezzanin.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXVI. Stückes.) Das am 18. November herausgegebene CCXVI. Stück enthält unter

Nr. 1589: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 16. November 1895, Z. 108.763, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus mehreren Bezirken Galiziens nach Niederösterreich.

Nr. 1590: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 16. November 1895, Z. 109.449, betreffend die Abänderung der Kundmachungen vom 10. September und 15. October 1895, ZZ. 84.899 und 97.615, hinsichtlich der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn wegen Maul- und Klauenseuche.

Nr. 1591: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. November 1895, Z. 180.058, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete und dem politischen Bezirke Krakau in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1592: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 15. November 1895, Z. 21.533, betreffend die Aufhebung der Sperre des Borstenviehmarktes in Krakau.

Verlosungen.

Am 18. October:

Torontáler Localbahn. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896).

Am 31. October:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen lit. B. (Rückzahlung ab 1. Mai 1896).

Am 2. November:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten, I. Em., 5 pCt. Gold-Prioritäten, I. Em. und 4 pCt. Silber-Prioritäten, Em. 1890 (Rückzahlung ab 1. Mai 1896).

Debreczen—Hajdu-Nánás—Rozmihalyer Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Jänner 1896).

Ungar. Staatseisenbahnen. 4½ pCt. Goldanleihe (Rückzahlung ab 1. Februar 1896).

Rückzahlungen.

Ab 2. December:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1888 (verlost am 2. September).

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. Juni).

Ab 31. December:

„Adria“, Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten (verlost am 1. October).

Oesterr. Lloyd. Goldprioritäten (verlost am 15. Mai).

Ruma-Vrdniker Localbahn. Prioritätsactien (verlost am 1. Juli).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. December:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Emission 1874. Mk. 14.96·5.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1888. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ab 31. December:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Mk. 30.— und 6.—.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten. Mk. 60.—, 30.— und 6.—.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialsecretär im Handelsministerium, Alphons Edlen von Glaser, zum landesfürstlichen Commissär bei der Localbahn Schwarzenau-Zwettl ernannt.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Oskar Freiherrn v. Pusswald zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Ybbsthal-Bahn“ ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe eines neuen Localgütertarifes.

Berichtigung.

In der in der Nr. 134 dieses Blattes vom 19. November 1895 auf Seite 2105 enthaltenen Kundmachung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, betreffend die Ausgabe eines neuen Localgütertarifes, sind folgende Druckfehler zu berichtigen, und zwar:

a) sub A. 2. a) bei dem Artikel „Branntwein" die Pos. B—23 auf richtig B—**33**; ferner

b) sub B. 2. l) im A.-T. X bei den Artikeln „Eisen, Stahl, Holzpapierstoff und Möbel" in der 6. Rubrik die Procente von 10 auf richtig **5**.

Wien, am 20. November 1895. [887]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe je eines Nachtrages zum Tarife, Theil III, Heft 3 und zum zugehörigen Anhange.

Am 1. December 1895 gelangt zum Tarife, Theil III, Heft 3 vom 1. December 1894 der II. Nachtrag zur Einführung, welcher ausser Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages I hiezu neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und mit einzelnen Stationen der kgl. Württembergischen und grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen und der kgl. Eisenbahndirection St. Johann-Saarbrücken enthält.

Gleichzeitig erscheint der Nachtrag I zu dem die Coursdifferenzen enthaltenden bezüglichen Anhange.

Die bezeichneten Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von zusammen 12 kr. ö. W. per Stück zu beziehen.

Wien, am 16. November 1895. [888]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Gütertarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1895 gelangt der Tarif, Theil II, Heft Nr. 6, enthaltend Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der kgl. Eisenbahndirection Frankfurt a. M. (Strecke Niederlahnstein—Frankfurt a. M.—Fulda) nebst Stationen Hanau-Giessen (ausgeschlossen) und Niederlahnstein-Wetzlar (ausgeschlossen) und der kgl. Eisenbahndirection St. Johann-Saarbrücken andererseits, zur Einführung.

Hiedurch wird der am 1. Jänner 1892 in Wirksamkeit getretene Ausnahmetarif für die Beförderung von Eicheln ab Sziszek aufgehoben.

Gleichzeitig mit dem neuen Gütertarife gelangt ein Anhang, enthaltend Coursdifferenzen, zur Einführung, welche jedoch bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben.

Abdrücke des neuen Gütertarifes sind zum Preise von 2·00 Mark = 2·40 Kronen, jene des Anhanges zum Preise von 0·80 Mark = 1·00 Krone bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 15. November 1895. [889]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Karlsruhe Westbahnhof in die nachstehend angeführten Gütertarife.

Mit Wirksamkeit vom 1. December 1895 wird die Station Karlsruhe Westbahnhof für den Frachtgutverkehr (mit Ausschluss von Eilgütern) in die nachbezeichneten Tarife aufgenommen und gelten hiefür die gleichen Frachtsätze und Entfernungen wie für die Station Mühlburg der grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

a) Tarif-Theil II, Gemeinschaftliches Heft A vom 1. Jänner 1894.
b) „ „ II, „ „ B „ 1. Jänner 1894.
c) „ „ II, „ „ C „ 1. Jänner 1894.
d) „ „ II, „ „ D „ 1. April 1895.
e) „ „ II, Heft Nr. 1 vom 1. Jänner 1895.
f) „ „ II, „ „ 4 „ 1. October 1895.
g) „ „ II, „ „ 7 „ 1. October 1894.
h) „ „ III, „ „ 1 „ 1. August 1894.
i) „ „ III, „ „ 2 „ 1. August 1894.
j) „ „ III, „ „ 4 „ 1. April 1895.
k) „ „ IV, „ „ 1 „ 1. Jänner 1887.
l) „ „ IV, „ „ 2 „ 1. October 1887.

Abfertigung nach Karlsruhe Westbahnhof erfolgt nur bei parteiseitiger Vorschrift dieses Bahnhofes auf dem Frachtbriefe.

Wien, am 15. November 1895. [890]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Stationen Stuttgart Nordbahnhof und Tettnang in die nachstehend bezeichneten Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1895 werden die württembergischen Stationen Stuttgart Nordbahnhof und Tettnang

1. mit den nachstehenden Entfernungen in den Gütertarif, Theil II, gemeinschaftliche Hefte A, B und C vom 1. Jänner 1894, sowie D vom 1. April 1895;
2. mit den nachfolgenden Frachtsätzen, bezw. Anstossbeträgen und Gruppennummern in die Ausnahmetarife für Getreide etc. (Theil III, Hefte 1 und 2 vom 1. August 1894, sowie Heft 4 vom 1. April 1895) aufgenommen, und zwar:

Ad 1:

Zu Seite 30 des Heftes A:

Von der Station	bis zum Schnittpunkte					
	1	2	3	4	5	6
	Kilometer					
Stuttgart Nordbahnhof	—	339	393	363	393	355
Tettnang *)	45	324	378	349	413	416

*) Bei Berechnung der Lieferfrist sind die Entfernungen um 5 km zu kürzen.

Zu Seite 51 des Heftes B:

Gruppennummer	Vom Schnittpunkt bis	Schnittpunkt Nr.			
		1		2	3
		a und b	Zu-schlags-frist für a	a und b	a und b
		km		Kilometer	
1	Stuttgart Nordbahnhof .	—	—	245	—
1	Tettnang *)	45	1	230	—

*) Bei Berechnung der Lieferfrist sind die Entfernungen um 5 km zu kürzen.

Zu Seite 171 des Heftes C:

		Schnittpunkt Nr.						
		I	II	III	IV	V	VI	VII
		Kilometer						
34	Stuttgart Nordbahnhof	—	346	355	412	—	363	—
16	Tettnang *)	—	453	416	432	—	349	—

*) Bei Berechnung der Lieferfrist sind die Entfernungen um 5 km zu kürzen.

Zu Seite 21 des Heftes D:

Vom Schnittpunkt bis	Schnittpunkt Nr.		
	I	II	III
	Kilometer		
Stuttgart Nordbahnhof .	346	—	—

Ausserdem ist der Stationsname Meckenbeuren-Tettnang (Seite 28 des Heftes A, 50 des Heftes B und 170 des Heftes C) jeweils auf „Meckenbeuren" abzuändern.

Ad 2:

1. Theil II, Heft 1:

	Stuttgart Nordbahnhof.	Tettnang.
	Die Frachtsätze bilden sich durch Anstoss von:	
	Mark für 100 kg:	Mark für 100 kg:
Zu Seite 15:	0·03 an jene für Cannstatt	0·15 an jene für Friedrichshafen
„ „ 93:	0·03 „ „ „ „	
„ „ 101:	. . . .	0·16 „ „ „ „
„ „ 118:	Einzureihen ist Stuttgart Nordbahnhof mit der Gruppennummer 9 und Tettnang „ „ „ 2.	

Ausserdem ist auf Seite 45 des Anhanges die Station Tettnang mit den gleichen Coursdifferenzen wie für Friedrichshafen nachzutragen.

2. Theil III, Heft 2:

	Stuttgart Nordbahnhof.	Tettnang.
	Die Frachtsätze bilden sich durch Anstoss von:	
	Mark für 100 kg:	Mark für 100 kg:
Zu Seite 17 und 36:	0·01 an jene für Stuttgart	0·15 an jene für Friedrichshafen
„ „ 118 „ 123:	0·01 „ „ „ „	
„ „ 133:	. . . .	0·16 „ „ „ „
„ „ 158:	Einzureihen ist Stuttgart Nordbahnhof mit der Gruppennummer 3 und Tettnang „ „ „ 2.	

Ausserdem ist auf Seite 64 des Anhanges die Station Tettnang mit den gleichen Coursdifferenzen wie für Friedrichshafen nachzutragen.

3. Theil III, Heft 4:

Zu Seite 11: Die Getreide c-Frachtsätze für Stuttgart Nordbahnhof bilden sich durch Anstoss von 0·90 Mark an jene für Wangen im Allgäu;

„ „ 40: Die Station Stuttgart Nordbahnhof ist mit der Gruppennummer 13 nachzutragen.

Gleichzeitig ist der Stationsname Meckenbeuren-Tettnang auf Seite 14, 100 und 117 des Theiles III, Heft 1 und auf Seite 44 des Anhanges hiezu, sowie auf Seite 16, 35 und 132 des Theiles III, Heft 2 und endlich auf den Seiten 5, 24/25 und 63 des Anhanges hiezu jeweils auf „Meckenbeuren" abzuändern.

Wien, am 16. November 1895. [891]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zu Theil II, Heft 3, des Gütertarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1895 gelangt der oben bezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderungen von Stationsnamen.
II. Aufnahme neuer Stationen.
III. Frachtsätze des Specialtarifes III für Davidsthal, Falkenau a. d. Eger, Neusattl und Zieditz B.E.B.
IV. Ergänzungen des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.
V. Aenderungen der Tarifbestimmungen für die Ausnahmetarife Nr. 20, 36, 37, 40 und 44.
VI. Ermässigung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 3.
VII. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 21.
VIII. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 33.
IX. Ausnahmetarif Nr. 33 b für Messingwaaren, ordinäre.
X. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 35.
XI. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 37.
XII. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 43.
XIII. Ausnahmetarif Nr. 43 a für Kalkstein, gemahlen.
XIV. Ausnahmetarif Nr. 62 für Samen und Sämereien aller Art.
XV. Ausnahmetarif Nr. 68 für Hopfen.
XVI. Ergänzungen des Kilometerzeigers zu den Ausnahmetarifen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 15. November 1895. [892]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Württembergischer Güterverkehr.

Aufnahme der Station Stuttgart-Nordbahnhof und Tettnang in den Gütertarif, Theil II.

In den Tarif für obigen Verkehr werden mit Giltigkeit vom 1. December 1895 folgende Stationen einbezogen:

1. Stuttgart-Nordbahnhof für den Wagenladungsverkehr mit folgenden Frachtsätzen, bezw. Anstosstaxen:

Für 100 Kilogramm in Mark

	A_1	B	A_2	Sp.-T. I	Sp.-T. II	Sp.-T. III	A.-T. Nr. 4
Tarifseite 20, km 227 (Tarif für Bregenz)	1·85	1·57	1·37	1·26	1·03	0·72	0·90

	A_1	B	C_1	C_2	A_2	Sp.-T. I	Sp.-T. II	Sp.-T. III
„ 28, km 97 (Anstosstaxen an Ulm)	0·65	0·59	0·65	0·59	0·49	0·43	0·34	0·21

Nach Stuttgart-Nordbahnhof werden Gütersendungen nur dann abgefertigt, wenn diese Station auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben ist.

2. Tettnang, Station der Localbahn-Actiengesellschaft in München, mit folgenden Frachtsätzen, bezw. Anstosstaxen:

Für 100 Kilogramm in Mark

	Eilgut	Allg. Stückg.-Classe	Sp.-T. f. best. Stückg.	A_1	B	A_2	Sp.-T. I	Sp.-T. II	Sp.-T. III	A.-T. Nr. 4
Tarifseite 20, km 45 (Tarif für Bregenz)	1·34	0·67	0·62	0·53	0·41	0·40	0·39	0·37	0·35	0·36

	Eilgut	Stückg.-Classen I	Stückg.-Classen II	A_1	B	C_1	C_2	A_2	Sp.-T. I	Sp.-T. II	Sp.-T. III
Tarifseite 28, km 19 (Anstosstaxen an Friedrichshafen) . .	0·62	0·31	0·31	0·23	0·17	0·23	0·17	0·16	0·15	0·13	0·11

Zur Berechnung der Lieferfrist für Tettnang ist die Entfernung um 5 km zu kürzen. Die Station Meckenbeuren-Tettnang erhält die Bezeichnung „Meckenbeuren".

Wien, am 15. November 1895. [893]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tirol-Vorarlberg-Süddeutscher Güterverkehr.

Aufnahme der Station Karlsruhe Westbahnhof in den Gütertarif, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1895 wird in den oben bezeichneten Tarif die Station Karlsruhe Westbahnhof für den Frachtgutverkehr (mit Ausschluss von Eilgütern) mit den für Mühlburg bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen.

Nach dieser Station werden Sendungen nur dann abgefertigt, wenn auf den Frachtbriefen ausdrücklich „Karlsruhe Westbahnhof" vorgeschrieben ist.

Wien, am 15. November 1895. [894]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft 4 vom 1. October 1895.

Mit Giltigkeit vom 1. December 1895 gelangt der vorstehend bezeichnete I. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Dieser Nachtrag ist von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. November 1895. [895]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

Einführung abgeänderter Fahrpreise.

Mit 1. Jänner 1896 gelangen im Verkehre mit Marienbad nachstehende geänderte Fahrpreise zur Einhebung:

In der Relation	Einfache Fahrt im Verkehre von Marienbad für alle Züge giltig			nach Marienbad für alle Züge giltig		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Mark					
Marienbad—Breslau	50·50	37·10	25·50	50·50	37·10	25·50
				Personenzug Reichenbach—Eger für alle Züge		
Marienbad—Cottbus	36·20	26·50	18·00	33·20	24·50	16·40
Marienbad—Frankfurt a. d. O.	42·10	30·90	21·00	39·10	28·90	19·40
Marienbad—Guben	.	.	.	36·30	26·80	18·00
				für alle Züge giltig		
Marienbad—Posen über Pristewitz—Guben	55·20	40·60	27·90	55·20	40·60	27·90
	Personenzug					
Marienbad—Posen über Glogau—Görlitz	50·90	37·90	25·10	56·00	41·30	.

Die Fahrpreise von Marienbad nach Guben, sowie jene im Verkehre mit Teplitz-Waldthor werden mit obgenanntem Tage aufgehoben.

Wien, am 15. November 1895. [896]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagverkehr.

Anhang zum Ausnahmetarife vom 15. November 1892 für die Beförderung von Rohzucker und Pilézucker bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief von den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Bahn, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen) nach Gustavsburg transit, Ludwigshafen a. Rh. transit, Mainz Hafen und Mannheim transit.

Gewährung von Frachtnachlässen:

Soferne in der Zeit vom 15. November 1895 bis Ende September 1896 ab den nachverzeichneten Verbandstationen nach den vorstehend angeführten Umschlagsstationen zusammengenommen mindestens 500 Tonnen Rohzucker und Pilézucker auf Grund des Ausnahmetarifes vom 15. November 1892 von einem Absender verfrachtet werden, werden an denselben im Rückvergütungswege und gegen bis spätestens Ende October 1896 bei der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen zu bewirkende Vorlage der Originalfrachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der betheiligten Verwaltungen tragen dürfen und nicht zurückgegeben werden, folgende Nachlässe an den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes vom 15. November 1892 gewährt:

Für Sendungen von Klobuk, Schlan und Zlonitz (Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen) 15 Pfennige; von Svijan-Podol (Station der Böhmischen Nordbahn) 16 Pfennige; von Perutz (Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen), dann von Bakov und Münchengrätz (Stationen der Böhmischen Nordbahn) 17 Pfennige; von den übrigen Verbandstationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (ausgenommen Pilsen) und der Böhmischen Nordbahn, dann von sämmtlichen Verbandstationen der Aussig-Teplitzer Bahn, sowie von Prag loco und transit der vormaligen Böhmischen Westbahn und von Prag (Bubna, Bubna-Unionbank und Smichow) loco und transit, Kralup loco und transit der Buschtěhrader Bahn 18 Pfennige für 100 kg.

Wien, am 18. November 1895. [897]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der obgenannten Verwaltungen, welcher abgeänderte Fahrpreise enthält, zur Einführung.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

Der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits vom 1. Juli 1893; der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn über die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. über Bodenbach, Dux andererseits vom 1. April 1893 sammt Nachtrag I und der Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn andererseits über Prag vom 1. Mai 1893 sammt Nachtrag I.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen erhältlich sein.

Wien, am 18. November 1895. [898]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Theil V, Heft 3.

Mit Giltigkeit ab 1. December 1895 gelangt zum Tarife für Kohlentransporte, Theil V, Heft 3, vom 1. Mai 1892 der III. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie der Nachträge I und II die Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, und zwar wirksam ab 15. Jänner 1896.

Der Nachtrag III ist bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. November 1895. [899]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über Bodenbach, Tetschen, Moldau und Eger.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Bodenbach, Tetschen, Moldau und Eger zur Einführung, welcher auf Grund des neuen Localtarifes für den Personen- und Gepäcksverkehr auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen abgeänderte Fahrpreise enthält.

Hiedurch wird der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Bodenbach, Moldau und Eger, sowie Station Prag der k. k. priv. Böhmischen Westbahn über Eger—Pilsen B.W.B. andererseits vom 1. Juni 1893 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 30 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 15. November 1895. [900]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Jänner 1896 gelangt ein neuer Tarif für den directen Kohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der priv. Oeterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ferner von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn zur Einführung.

Hiedurch wird der Tarif für den directen Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. August 1892 sammt Nachträgen und der Tarif für den Inländischen Kohlenverkehr nach Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Böhm. Westbahn und der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen vom 1. August 1892 sammt Nachträgen aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind ab 15. December 1895 durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 50 Kreuzer zu beziehen.

Wien, am 16. November 1895. [901]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Bilin-Stadt für den Gepäcksverkehr.

Die bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Bilin-Stadt der Strecke Pilsen—Dux-Ladowitz wurde am 1. October 1895 auch für den Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 18. November 1895. [902]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 1. December 1895 gelangen nachstehende directe Fahrpreise in beiden Richtungen zur Einführung:

	I. Classe	II. Classe	III. Classe
Zwischen **Wien (Nordbahnhof)** und **Sniatyn-Załucze**	Gulden	österr.	Währ.
a) für Schnellzüge	34·36	24·32	13·04
b) Wien—Lemberg Schnellzug, ab Lemberg Personenzug	32·83	23·30	12·53
c) für Personenzüge	26·33	17·30	8·78
Oesterr.-Nowosielitza			
Wien—Czernowitz Schnellzug, ab Czernowitz Personenzug	37·12	26·01	13·95

Wien, am 15. November 1895. [903]

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch - Rumänischer Personenverkehr über Oderberg, bezw. Oswięcim.

Einführung directer Fahrpreise zwischen Constantza (Rumänien) einerseits und Berlin, Leipzig andererseits über Oderberg.

Mit 15. December 1895 gelangen nachstehende directe Fahrpreise zur Einführung:

	Für alle Züge mit entsprechender Wagenclasse I. Classe	II. Classe
Constantza—Berlin (Stadtbahn) oder umgekehrt	Mark	
über Budapest—Ruttek—Oderberg	108·—	78·50
„ Budapest—Marchegg—Oderberg	110·90	81·30
Von Constantza nach Leipzig (Dresdner oder Eilenburger Bahnhof)		
über Budapest—Ruttek—Oderberg	109·70	79·70

Diese Fahrkarten haben eine zehntägige Giltigkeit mit dem Rechte dreimaliger Unterbrechung der Fahrt gegen Bestätigung.

Wien, am 15. November 1895. [904]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Anhange zu den Tarifen (Theil II) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 auf Seite 6 bis 45 enthaltenen Stationstarife treten mit inclusive 31. December 1895 ausser Kraft, und gelangen an Stelle derselben mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 neue Frachtsätze zur Einführung.

Wien, am 16. November 1895. [905]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Prerau einerseits und Pozsony, sowie Budapest über Gänserndorf-Marchegg andererseits.

Einführung directer Fahrkarten.

Vom 25. November 1895 an gelangen Schnellzugs-Fahrkarten I. und II. Classe Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Classe, sowie Militär-Fahrkarten zwischen Prerau einerseits und Pozsony, sowie Budapest über Gänserndorf-Marchegg andererseits zu folgenden Fahrpreisen zur Einführung, und zwar:

Von und nach Prerau / nach und von	via	Schnellzug Classe I	Schnellzug Classe II	Personenzug Classe II	Personenzug Classe III	Militär-Billets
		Fahrpreis per Person in Gulden				
Pozsony . . .	Gänserndorf-Marchegg	8·60	5·80	4·—	2·—	1 20
Budapest . .	Gänserndorf-Marchegg	16·40	11·80	8 90	5·30	2·88

Wien, am 13. November 1895. [906]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung eines Anhanges.

Der vom 1. Jänner 1895 giltige Anhang zum Tarife Theil II, Heft 1, wird mit inclusive 31. December 1895 aufgehoben und tritt an dessen Stelle ab 1. Jänner 1896 ein neuer Anhang in Kraft.

Wien, am 16. November 1895. [907]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Nachtrag III A zum Localgütertarif.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt der Nachtrag III A zum Localgütertarif der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1893 zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Verzeichniss jener Artikel, für welche besondere Ausnahmetarife, bezw. ermässigte Kartirungssätze bestehen.
II. Berichtigungen, bezw. Ergänzungen der Nachträge I A und II A.
III. Stationstarif für die Station Lititz a. d. Adler.
IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes 1.
V. Aenderung des Ausnahmetarifes 2.
VI. Ergänzung des Stationstarifes zum Ausnahmetarife 3 a.
VII. Neuer Ausnahmetarif 19 für Steine.
VIII. Ergänzung der Frachtzuschlagstabelle der S.N.D.V.B.
IX. Ergänzung des Kilometerzeigers durch Aufnahme der Station Lititz a. d. Adler.
X. Neue Ueberfuhrsgebühren in Tetschen.
XI. Neuen Anhang, enthaltend das Verzeichniss der für einzelne Artikel und Relationen gewährten Tarifbegünstigungen.

Durch diesen Anhang wird der auf Seite 25 bis 51 des Nachtrages II A enthaltene Anhang ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages werden in den gesellschaftlichen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Direction rechtzeitig zur Einsicht aufliegen und können von letzterer zum Preise von 20 kr. bezogen werden.

Wien, am 12. November 1895. [908]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Ab 1. December 1895 gelangen folgende directe Fahrkarten über Pardubitz zur Ausgabe, und zwar:

	II. Classe	III. Classe
	Gulden	
Von Hlinsko nach Prag St.E.G. oder umgekehrt .	6·20	3·10
Von Slatinan nach Prag St.E.G. oder umgekehrt .	5·—	2·50

Diese Fahrkarten berechtigen in der Strecke Pardubitz—Prag St.E.G. zur Benützung der Schnellzüge, auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn hingegen nur zur Benützung der Personenzüge.

Wien, am 13. November 1895 [909]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse in der Station Ronchi.

Am 2. December 1895 wird die in km 17·4 verlegte Station Ronchi auf der Linie Nabresina—Cormons auch für die Frachtenexpedition eröffnet.

Wien, am 14. November 1895. [910]

Sonstige Nachrichten.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neuer Transittarif für Getreide und Baumwolle.) Der neue Transittarif für Getreide und Baumwolle ab Frankfurt, Mannheim, Ludwigshafen u. s. w. nach der Ostschweiz tritt voraussichtlich erst am 1. December d. J. in Kraft. Der seitherige Transittarif bleibt bis dahin bestehen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Einbeziehung der Station Kiel in den Tarif.) Mit Giltigkeit vom 1. November 1895 wird die Hafenstation Kiel mit nachstehenden Ausnahmefrachtsätzen in den vorbezeichneten Seehafentarif aufgenommen:

Ausnahmetarif I.

Anzustossen an die bestehenden Frachtsätze für Hamburg	a Cassia etc.	c Farbhölzer etc.	d Reis etc.
nach und von	Mark für 100 kg		
Kiel	0·46	0·40	0·40

Ausnahmetarif II.
(Lithographiesteine.)

Im Verkehre mit	Pappenheim	Solnhofen	Treuchtlingen
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Kiel	2·78	2·80	2·76

Ausnahmetarif III.
(Thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren.)

Kiel	a) 5000 kg	b) 10.000 kg	c) Griffel, Märbel, Schiefertafeln 10.000 kg
von und nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Asch	2·45	2·37	—
Bamberg	2·59	2·51	—
Bayreuth	2·62	2·54	—
Eger	2·45	2·37	—
Eisenstein	3·33	3·25	—
Franzensbad	2·43	2·35	—
Fürth	2·81	2·73	2·71
Furth i. Wald	3·13	3·05	—
Hochstadt-Marktzeuln	2·49	2·41	—
Kitzingen	2·56	2·48	—
Kronach	2·43	2·35	2·32
Kufstein	3.89	3·81	3·62
Lichtenfels	2·46	2·38	2·38
Ludwigsstadt	2·30	2·22	2·21
München C.-B.	3·58	3·50	3·35
Nürnberg C.-B.	2·84	2·76	2·74
Ritschenhausen	2·28	2·20	.
Schweinfurt C.-B.	2·53	2·45	2·43
Schweinfurt Stadt	2·54	2·46	2·44
Staffelstein	2·49	2·41	—

Ausnahmetarif VI.

Kiel	(Roher Thon und Rohthon gebrannt)
von	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Klingenberg am Main	1·61
Passau	2·26

Ausnahmetarif VII.

Kiel	(Tafelglas)
von	Frachtsatz für 100 kg in Mark
Zwiesel	3·74

Norddeutsch-BayerischerSeehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Berichtigungen.) Der bestehende Frachtsatz des Ausnahmetarifs III für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren, Abtheilung B für 10000 kg Lichtenfels-Bremen wurde mit 21. October auf Mk. 1·94 für 100 kg ermässigt.

Gleichzeitig ist der Frachtsatz der Abtheilung a des vorerwähnten Ausnahmetarifes Eisenstein-Bremen auf Mk. 3·08 für 100 kg abzuändern.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Einbeziehung der Station Karlsruhe Rangirbahnhof in den Tarif.) Mit 19. October wurde die Station Karlsruhe Rangirbahnhof für den Wagenladungsverkehr mit den für Karlsruhe Hauptbahnhof bestehenden Frachtsätzen in den Tarif Theil II, Heft 1, für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr aufgenommen.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. (Holzausnahmetarif vom 1. Juni 1895.) Mit Giltigkeit vom 1. November ab gelangte für Holzstoffsendungen von Zartlesdorf nach Lyon hinsichtlich der Strecke Simbach—Altmünsterol Grenze ein Schnittsatz von Frcs. 17·10 per Tonne zur Einführung.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc.) Mit Wirksamkeit vom 1. November gelangten für die Beförderung von Getreide aller Art, als: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais (Kukuruz), Hirse und Buchweizen; ferner Hülsenfrüchte, auch geschälte, bei Aufgabe von 10.000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung:

Von und nach	München Central-bahnhof	München Ostbahnhof	München Südbahnhof
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirks Kattowitz			
Annaberg i. Schlesien	3·15	3·11	3·13
Bauerwitz	3·33	3·28	3·30
Beuthen O.S.E.	3·50	3·45	3·47
Beuthen R.O.U.E.	3·49	3·44	3·46
Bobrek	3·52	3·47	3·49
Borsigwerk	3·53	3·48	3·50
Cosel-Kandrzin	3·36	3·31	3·33
Cosel Stadt	3·39	3·34	3·36
Deutsch-Rasselwitz	3·44	3·39	3·41
Gleiwitz	3·53	3·48	3·50
Gross-Peterwitz	3·27	3·22	3·24
Gross-Strelitz	3·64	3·59	3·61
Hammer	3·28	3·23	3·25
Kattowitz	3·43	3·38	3·40
Königshütte O.S.	3·47	3·42	3·44
Kreuzburg O.S.	—	3·81	3·83
Laband	3·50	3·45	3·47
Laurahütte	3·44	3·39	3·41
Leobschütz	3·37	3·32	3·34
Leschnitz	3·41	3·36	3·38
Lublinitz	3·70	3·65	3·67
Ludwigsglück	3·55	3·50	3·52
Malapane	3·67	3·62	3·64
Morgenroth	3·48	3·43	3·45
Nendza	3·26	3·21	3·23
Ober-Glogau	3·47	3·42	3·44
Oppeln	3·55	3·50	3·52
Ratibor	3·22	3·17	3·19
Rudzinitz	3·43	3·38	3·40
Rybnik	3·29	3·24	3·26
Slawentzitz	3·40	3·35	3·37
Tarnowitz	3·55	3·50	3·52
Vossowska	3·72	3·67	3·69
Woinowitz	3·25	3·20	3·22
Zabrze	3·51	3·46	3·48

Königl. Bayerische Staatsbahnen. (Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895.) Der Güterverkehr der Localbahn-Theilstrecke Breitengüssbach—Ebern, welche am 24. October eröffnet worden ist, sowie der Localbahn Kempten-Pfronten, welche am 16. November zur Eröffnung gelangte, mit den übrigen deutschen Eisenbahnen wird vorerst nicht direct abgefertigt, sondern auf den Stationen Breitengüssbach und Kempten umkartirt, und zwar nach den für die letzteren Stationen geltenden Frachtsätzen des einschlägigen directen deutschen Gütertarifes und den nachstehenden Transitfrachtsätzen, wobei für die Localbahnstrecke Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Es gelten	Entfernung in Kilometer	Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclassen A[1]	B	Specialtarife A[2]	I	II	III	Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes II	Ausnahmetarif für Stammholz
	nachstehende Transitsätze per 100 kg in Mark											
zwischen Breitengüssbach und												
Baunach	4	0·20	0·14	0·13	0·09	0·08	0·08	0·08	0·07	0·07	0·07	0·07
Reckendorf	8	0·30	0·19	0·16	0·11	0·11	0·10	0·10	0·09	0·08	0·08	0·08
Rentweinsdorf	14	0·42	0·25	0·21	0·15	0·14	0·13	0·12	0·11	0·09	0·10	0·10
Ebern	19	0·54	0·31	0·25	0·19	0·17	0·16	0·15	0·13	0·10	0·12	0·11
zwischen Kempten und												
Durach	4	0·20	0·14	0·13	0·09	0·08	0·08	0·08	0·07	0·07	0·07	0·07
Sulzberg	7	0·28	0·18	0·16	0·11	0·10	0·10	0·09	0·08	0·08	0·08	0·08
Bodelsberg	13	0·40	0·24	0·20	0·15	0·14	0·13	0·12	0·11	0·09	0·10	0·10
Zollhaus-Petersthal	14	0·42	0·25	0·21	0·15	0·14	0·13	0·12	0·11	0·09	0·10	0·10
Oy	18	0·52	0·30	0·24	0·18	0·17	0·15	0·14	0·12	0·10	0·11	0·11
Wertach	20	0·56	0·32	0·26	0·19	0·18	0·16	0·15	0·13	0·10	0·12	0·11
Nesselwang	24	0·64	0·36	0·29	0·22	0·20	0·18	0·17	0·14	0·11	0·13	0·13
Weissbach	30	0·78	0·43	0·34	0·26	0·24	0·21	0·20	0·17	0·13	0·15	0·14
Pfronten	31	0·80	0·44	0·35	0·27	0·25	0·22	0·20	0·17	0·13	0·15	0·14

Für die auf Seite 43 und 44 des oben genannten Vicinal- und Localbahn-Schnitttarifes genannten Düngemittel:

			Mark für 100 kg
Breitengüssbach	—Baunach	Specialtarif III:	0·01
„	—Reckendorf	„ „	0·02
„	—Rentweinsdorf	„ „	0·03
„	—Ebern	„ „	0·04
Kempten	—Durach	„ „	0·01
„	—Sulzberg	„ „	0·02
„	—Bodelsberg	„ „	0·03
„	—Zollhaus-Petersthal	„ „	0·03
„	—Oy	„ „	0·04
„	—Wertach	„ „	0·04
„	—Nesselwang	„ „	0·05
„	—Weissbach	„ „	0·07
„	—Pfronten	„ „	0·07

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transitfrachtsätze derjenigen allgemeinen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr: Nachtrag VIII zum Tarif.) Am 15. November trat der Nachtrag VIII zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Er enthält Aenderungen des Tarifes, neue, bezw. ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen der Directionsbezirke Frankfurt a. M., Erfurt und Berlin, sowie der Ruhlaer Eisenbahn und Aenderungen der Ausnahmetarife. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Deutsche Eisenbahnen. (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. [Nachtrag II.]) Zum vorbezeichneten Tarif vom 1. April 1894 trat am 15. November 1895 ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Verkehrsordnung nebst Zusatzbestimmungen, insbesondere des § 53.
II. Ergänzung des § 23, Ziffer 2, der Allgemeinen Tarifvorschriften.
III. Ergänzungen des Verzeichnisses der zu den Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifes I beispielsweise zu rechnenden Gegenstände.
IV. Berichtigungen.

Die den Ausschluss von „Kindersportwagen" von der Frachtberechnung für „Kinderspielwagen" enthaltende Aenderung zu II, welche theilweise Frachterhöhungen zur Folge hat, tritt erst am 1. Jänner 1896 in Kraft; im Uebrigen werden durch die stattfindenden Tarifänderungen — von der Aenderung des § 53 der Verkehrsordnung abgesehen — lediglich Frachtermässigungen herbeigeführt. Druckabzüge des Nachtrages können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 10. November ab bezogen werden.

Bayerisch - schweizerischer Getreide - Ausnahmetarif (Verkehr mit NOB.) vom 1. October 1894. Mit 21. October wurde der Ausnahmefrachtsatz Ochsenfurt-Lindau tr. von 137 Cts. für 100 kg im Verkehre mit den Gotthardbahnstationen

Altdorf-Schwyz auf . . . 135 Cts. für 100 kg
Ambri-Piotta, Faido auf 132 „ „ 100 „

im Rückvergütungswege ermässigt.

— Mit 21. October erhielt Ziffer 2, Absatz 1 der besonderen Bestimmungen auf Seite 4 nachstehende Fassung:

Die Sätze für Lindau tr. finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in Lindau selbst bezogen werden.

Im Uebrigen gelten dieselben nur für Sendungen, welche mittelst Schiffs oder auf dem Bahnwege aus Bayern ausgeführt werden.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. (Nachtrag 2 zum Gütertarif.) Am 1. November trat für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Berichtigungen Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg (I), Breslau, Kattowitz, Posen (II), sowie Stationen der Breslau-Warschauer, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn einerseits und den Stationen der in den Besitz des Preussischen Staates übergehenden Saal-Bahn, Weimar-Geraer und Werra-Bahn andererseits. Das Waarenverzeichniss des Seehafen-Ausnahmetarifes E für Eisen und Stahl erhielt vom 1. November ab eine abgeänderte Fassung, nach welcher die Ausnahmefrachtsätze für Schiffsbaueisen zum Bau von Seeschiffen unter den im Nachtrage angegebenen Anwendungsbedingungen für Eisen und Stahl, wie im Specialtarif II des Deutschen Gütertarifs genannt, sowie für einige besonders namhaft gemachte Gegenstände des Specialtarifs I des Deutschen Gütertarifs zur Anwendung kommen. In demselben Ausnahmetarif werden durch den Nachtrag mit Giltigkeit vom 1. December 1895 für Station Memel neue Ausnahmefrachtsätze für Schiffsbaueisen zur Einführung gebracht. Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juli 1891. Mit Giltigkeit vom 15. December wird der Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von getrockneten Malztrebern in Wagenladungen von 10 000 kg ab München CB. nach Basel von Frcs. 1·55 auf Frcs. 1·70 für 100 kg erhöht.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1893	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Rauchtabak in Briefen, Rauchtabakgespunste und Tabakmehl (sämmtliche Artikel in Säcken verpackt) als Frachtgut	Wien K.F.N.B. trs.	Wien St.E.G. trs.	Bei Aufgabe von beliebigen Mengen und Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	Vom 24. November 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	20 Heller	14 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		Für Sendungen, welche für Rechnung der k. k. General-Direction der Tabakregie expedirt werden
				Wien Oe.N.W.B. trs.	Wien S.B. trs.									
				Wien St.E.G. trs.	Wien S.B. trs.									
				Wien K.F.N.B. trs. Wien Oe.N.W.B. trs. Wien St.E.G. trs. Wien S.B. trs.	Wien E.W.A. trs.									
				Wien S.B. trs.	Wien K.E.B. trs.				12 Heller	10 Heller	2 Heller			
				Wien K.F.N.B. trs. Wien Oe.N.W.B. trs. Wien St.E.G. trs.	Wien K.E.B. trs.	oder viceversa			32 Heller	24 Heller	8 Heller			
				Nussdorf transit	Wien S.B. trs. Wien K.E.B. trs.									
					Wien St.E.G. trs. Wien K.F.N.B. trs. Wien Oe.N.W.B. trs.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mind. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und			24 Heller	12 Heller	12 Heller			
					Wien E.W.A. transit	a) Bei Aufgabe von weniger als 5000 kg und			ad a) 25 Heller	21 Heller	4 Heller			
						b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und			ad b) 21 Heller	19 Heller	2 Heller			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1894	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier aller Art mit der Bestimmung zum Exporte seewärts	Złoczów	Oświęcim transit	Bei Aufgabe als Frachtgut von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen im directen Verkehre nach norddeutschen Seehäfen transit, nach Popelwitz-Umschlag transit oder nach Elbeumschlagsplätzen transit	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif vom 1. September 1895, Theil II, Heft 1, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893	Jeweilige Frachtantheile aus vorbezeichneten Tarifen (derzeit 143 Pfennig)	117 Pfennig	Jeweils resultirende Differenz (derzeit 26 Pfennig)	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate und der den See-Export nachweisenden Schiffsconnossements, ferner (bei Sendungen nach Oder- oder Elbeumschlagsplätzen) der Connossements über den Weitertransport per Oder, resp. per Elbe, welche Documente vom Versender bis längstens Ende Februar 1897 vorzulegen sind	
1895	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Obst, getrocknetes, aller Art, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar)	Brčka, Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Frankfurt a. M. trs. und Hafen Gustavsburg trs. Mainz Hafen und Kastel Hafen Ludwigshafen a. Rh. trs. und Mannheim trs.	Bestimmungen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Obst etc. vom 1. December 1892 im Rhein- und Main-Umschlagsverkehre mit Ungarn	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Ungarn. Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst vom 1. December 1892 *)		Markpfennig 467 474 475 476		Im Kartirungswege		*) In dem Tarife ist die Station „Gunja-Brčka" auf „Gunja" abzuändern
1896	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Zucker aller Art in Broden, Fässern oder Säcken, auch Würfelzucker in Kisten als Frachtgut	Wien Lagerhaus Wien Freilager am Schüttl Wien Praterquai	Den auf Seite 52 des Tarifes vom 1. Jänner 1895 für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei angeführten Stationen der serbischen und bulgarischen Staatsbahnen, sowie der orientalischen Eisenbahnen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 9. Rubrik angeführten Tarifheftes III	Vom 1. Jänner 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1896	Tarifheft III vom 1. Jänner 1895 für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei		Theilfrachtsätze der Schnitttariftabelle, Abtheilung A*) per 100 kg in Franken Gold: a) bei 5000 kg †) 2·83 b) bei 10000 kg †) 2·53		Im Kartirungswege		

*) Die Theilfrachtsätze der Schnitttariftabelle, Abtheilung B, für die Stationen der serbischen, bulgarischen und orientalischen Eisenbahnen sind auf Seite 52 des vorgenannten Tarifes zu entnehmen

†) Die hiedurch eingeführten Frachtsätze haben nur für solche Zuckersendungen Giltigkeit, welche in einem der in der 5. Rubrik bezeichneten Stationen befindlichen Lagerhause eingelagert, resp. reexpedirt werden. Für Locosendungen ab den in Rede stehenden Stationen können daher diese Schnittfrachtsätze **nicht** angewendet werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1897	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III des Werrabahn-Oesterr. Verbandsgütertarifes	Coburg	a) Chodau b) Neusattl	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Werrabahn-Oesterr. Verbandsgütertarif, Theil II, vom 1. April 1894		Mark-pfennig a) 63 b) 61		Im Kartirungswege		
				Eisfeld						a) 69 b) 67				
				Hüttensteinach						a) 70 b) 68				
				Köppelsdorf						a) 69 b) 67				
				Lauscha						a) 74 b) 72				
				Neustadt bei Coburg						a) 67 b) 65				
				Oeslau						a) 65 b) 63				
				Salzungen						a) 89 b) 87				
				Schleusingen						a) 79 b) 77				
				Sonneberg						a) 68 b) 66				
				Themar						a) 76 b) 74				
				Veilsdorf						a) 71 b) 69				
				und umgekehrt										
1898	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquetts, Coaks	Schwadowitz-Eipel	Wrdy-Bučic	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Kohle und Briquetts und für 10000 kg pro Wagen bei Coaks	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. Noten 42·4		Im Kartirungswege		Der im Verordnungs-Blatte Nr. 125 ex 1895, unter Post 1685 verlautbarte Frachtnachlass von 3·5 kr. pro 100 kg findet auch auf nebenstehende Kartirungssätze nach Žleb, Wrdy-Bučic und Močovic Anwendung
					Močovic					40·9				
					Zawratetz-Třemošnitz					49·9				
					Ronov					47·9				
					Žleb					42·4				
1899	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	1. Holz des Specialtarifes 2	Göding loco und transito	Holics loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen Göding und Holics durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	kr. 11	kr. 7	kr. 4	Im Kartirungswege		
			2. Kartoffel	Göding loco und transito	Holics loco				11	7	4			
			3. Steine der Posit. 8—57 und 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Holics loco	Göding loco und transito	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen Göding und Holics durch Parteiorgane			11	5	6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1900	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Getreide und Hülsenfrüchte	Göding	Holics loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	kr. 11	kr. 7	kr. 4	Im Kartirungswege		Die ermässigten Frachtsätze von Göding loco und Holics loco haben nur Giltigkeit für Sendungen, welche zu den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes zur Auflieferung zugeführt werden, wogegen die ermässigten Frachtsätze nach Holics loco und Göding loco nur auf Sendungen Anwendung finden, welche von den beiden genannten Stationen mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
				Holics loco und transito (letzteres für Sendungen von Szakolcza, Egbell, Kutti, Szekelyfalu-Bur-Szt. György, Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	Göding loco				11	7	4			
				Holics loco	Göding transito				11	7	4			
			Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Göding loco	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Szekelyfalu-Bur-Szt. György, Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)				11	7	4			
				Holics loco	Göding				11	7	4			
1901	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kartoffeln	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn)	Dobrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 29·2	kr. 26·5	kr. 2·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Friedek-Mistek				29·8	27·3	2·5			
					Fulnek				39·1	36·3	2·8			
1902	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Melasse	Göding	Ó-Buda Filatorigát	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze		64 kr.	Im Kartirungswege		

1903 — K.F.N.B. — Eilgüter, gewöhnliche

Der im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 37 ex 1895, unter fortlaufender Nummer 582, für Eilgüter, gewöhnliche, rücksichtlich der Strecke Troppau transit Krakau publicirte ermässigte Frachtsatz von 121 kr. pro 100 kg wird mit Giltigkeit vom dritten Tage nach gegenwärtiger Kundmachung unter Aufrechthaltung aller im bezeichneten Zugeständnisse festgesetzten Bedingungen und Modalitäten auch auf Sendungen von den Stationen Römerstadt und Würbenthal ausgedehnt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1904	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang	Holzkohle	Vizvár Zákány transit	Pitten	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	106·8 100·8 Heller incl. ung. Steuer	96 84	10·8 16·8 Heller	Im Kartirungswege		
1905	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Pivnica Gyulaves Bastaji Daruvár Sirač Pakracz-Lipik Slatina Koncanica-Zdenci	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif der Barcs-Pakraczer Eisenbahn, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1895	160 169 180 191 202 214 167 194 Heller incl. ung. Steuer	140 143 146 146 146 146 141 146	20 26 34 45 56 68 26 48 Heller	Im Kartirungswege		
1906	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Gusseisenwaaren, als: Ackerbaugeräthe, roh vorgerichtet; Geschirr zum Hausgebrauch, auch verzinnt, emaillirt, verkupfert oder mit Majolika überzogen; Gusswaaren, nicht genannte; dann Feilen und Raspeln	Trzynietz	Peri transit Pontebba transit	Die Frachtsätze unter a) gelten für Stückgutsendungen, jene unter b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, die Frachtsätze unter c) „ „ „ „ 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Frachtsätze nach **Peri trs.** gelangen ausschliesslich nur für Sendungen nach italienischen Stationen **westlich** der Linie Padua—Bologna—Lucca—Pisa—Spezia zur Berechnung. — Für Sendungen nach den übrigen italienischen Stationen gelten die Frachtsätze nach **Pontebba trs.** — Die Frachtbriefe haben directe nach den italienischen Bestimmungsstationen zu lauten und es muss auf denselben die Bemerkung: „Zur Reexpedition in Peri (Ala)“, bezw. „Zur Reexpedition in Pontebba“ vorgeschrieben sein. Anderweitige Routenvorschriften sind unzulässig.	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	Francs pro Tonne — 1000 kg a) 61·24 b) 50·16 c) 44·72 a) 49·24 b) 40·16 c) 37·72	Verschieden	Kartirung		Für das Aufladen der Sendungen sind die einschlägigen Bestimmungen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn massgebend

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1907	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. 8—5 des Tarif-Theiles I	Hallein Ebensee	Neratovic	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Sendungen müssen von der Salzgeschäfts-Abtheilung der k. k. österr. Staatsbahnen aufgegeben werden	Vom 15. November 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	$1·52_{\cdot 6}$ $1·38_{\cdot 6}$	1·50 1·36	$2_{\cdot 6}$ $2_{\cdot 6}$			
1908	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, in Fässern oder in Cisternen-(Reservoir-) Wagen	Drohobycz	Pozsony Fiókpályaudvar (Pressburg Filialbahnhof)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	Vom 23. November 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Directer Frachtsatz besteht nicht	96 kr.		Im Kartirungswege		
1909	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Position Z—1 der allgemeinen Güterclassification im Tarife, „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Střebichovic-Vinaric	Prag (St.E.G.) oder Bubna (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zu den Localtarifen der St.E.G.	15·3 kr.	13·3 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1910	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Häringe, marinirte, geräucherte (Pickleshäringe [auch Russen], Roll- und Brathäringe)	Nestersitz-Pömmerle	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Bei Frachtzahlung mindestens für: 10000 kg | 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1896	Localtarife	200 200 kr.	151 172 kr.	49 28 kr.	Im Kartirungswege		
1911	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle	Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht) Altkladno Neukladno Duby Kladno Buschtěhrad	Wien (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 65 Bestehen keine directen Frachtsätze	48 kr. 48	kr. 17	Im Kartirungswege		Für andere Kohlengattungen hat dieser Frachtsatz keine Giltigkeit

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

K. k. priv. Böhmische Westbahn in Liquidation.

EINLADUNG

zur

XXXVII. ausserordentlichen Generalversammlung

der **Actionäre** der

k. k. priv. Böhmischen Westbahn (in Liquidation),

welche den **18. December 1895,** um 10 Uhr Vormittags, im **Bureau der k. k. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien,** I., Am Hof Nr. 6, stattfindet.

TAGESORDNUNG:

1. Bericht über den Stand der Liquidation.
2. Beschlussfassung über die Modalitäten der Ausschüttung der gemäss § 6 des Verstaatlichungs-Uebereinkommens vom 4. October 1894 der Gesellschaft zukommenden neuen vierpercentigen Prioritätsobligationen an die Actionäre und Genussscheinbesitzer gemäss des Punktes 5 der in der XXXVI. ausserordentlichen Generalversammlung vom 11. Juni 1895 beschlossenen staatlich genehmigten Liquidations-Modalitäten.
3. Beschlussfassung über die Ermächtigung des Revisionsausschusses zur Ertheilung des Absolutoriums an die Liquidatoren, sowie über die entsprechende Aenderung der Liquidations-Modalitäten und der Gesellschaftsstatuten.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Actien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:

in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe, I., Am Hof Nr. 6;

in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe:

in **Frankfurt a/M.** bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne und

in **Berlin** bei der Disconto-Gesellschaft,

und zwar in Wien bis zum 4. December 1895 mittelst einfach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 3. December 1895 mittelst zweifach auszufertigender Consignationen.

Consignationsblankette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 16. November 1895.

Die Liquidatoren.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 136. **Wien, 23. November 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895,*) betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren.

Auf Grund und in Ausführung der Bestimmungen:

in den §§ 4, 7, 8, 66 und 77 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852;

im § 10, lit. e, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238;

im § 7 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207,

sowie im Nachhange zum § 8 der Verordnung vom 1. November 1890 über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben (Verordnungs-Blatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 128),

wird hinsichtlich der Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre, sowie des bei Veröffentlichung derselben zu beobachtenden Verfahrens Nachstehendes verfügt:

§ 1.

Allgemeine Bestimmungen.

(1) Die gegenwärtige Verordnung behandelt alle einen Geldwerth repräsentirenden Nachlässe, welche von den in den jeweilig giltigen Local- und Verbandstarifen (Tariftheile I und II) und deren Nachträgen und Anhängen veröffentlichten Frachtsätzen und tarifmässigen Nebengebühren gewährt werden und auf Grund deren die Transportkosten der aufgegebenen Sendungen einschliesslich der Nebengebühren gegenüber den regelmässigen Tarifgebühren eine Verminderung erfahren, sei es durch Herabsetzung der zu entrichtenden Fracht- oder Nebengebühren oder durch Enthebung der Parteien von den laut der Tarifbestimmungen denselben obliegenden Leistungen, bezw. Uebernahme der letzteren zu Lasten der Bahnanstalt.

(2) Tarifnachlässe können gewährt werden für besonders bezeichnete Artikel und Waarenclassen oder ohne besondere Bezeichnung für Güter aller Art (Sammelgüter), und zwar entweder für alle in den betreffenden Relationen und Stationen vorkommenden einschlägigen Transporte oder mit Einschränkung auf bestimmte Verkehre innerhalb und ausserhalb des unmittelbaren Bereiches der betreffenden Bahnverwaltungen.

§ 2.

Die Tarifnachlässe können unter Beobachtung der nachfolgenden Principien sowohl im Kartirungs- als auch im Rückvergütungswege zur Anwendung gelangen:

1. Jeder Tarifnachlass kann in jener Verkehrsrelation, bezw. auf jener Transportroute und hinsichtlich jener Artikel, für welche derselbe bewilligt wurde, den im § 12 behandelten Fall ausgenommen, ohne vorhergehende Anmeldung von Jedermann in Anspruch genommen werden, welcher die an die Anwendung des Tarifnachlasses geknüpften und in der Kundmachung (§ 5) festgestellten Bedingungen erfüllt.

2. (1) Es unterliegt der Controle der Aufsichtsbehörde (§ 17), dass ein Tarifnachlass nicht an solche Bedingungen geknüpft werde, deren Geltendmachung demselben den Charakter einer persönlichen Begünstigung verleihen könnte.

*) Enthalten in dem am 20. November 1895 ausgegebenen LXXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 167.

(2) Zu diesem Behufe ist für alle jene Tarifnachlässe, bei welchen die Inanspruchnahme an besondere Bedingungen, deren Erfüllung schon an sich nicht Jedermann möglich ist oder an die Verfrachtung eines Minimalquantums gebunden ist, vor dem Inslebentreten die Genehmigung der Aufsichtsbehörde unter eingehender Motivirung einzuholen.

§ 3.

Evidenzführung und Oberaufsicht.

(1) Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, sowohl über die im selbstständigen Wirkungskreise als auch mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde gewährten Tarifnachlässe ein Vormerkbuch zu führen.

(2) Das Vormerkbuch ist derart zu verfassen, dass in demselben die eigentlichen Tarifnachlässe von den hinsichtlich der Nebengebühren, sowie gegenüber den Tarifbestimmungen gewährten Nachlässen (§ 1) abgesondert erscheinen. Zu diesem Behufe ist das Vormerkbuch in zwei Haupttheile zu theilen, deren erster mit der Bezeichnung „Frachtermässigungen“ und der zweite mit der Bezeichnung „Sonstige Nachlässe“ zu versehen ist.

(3) Im Vormerkbuche sind, nach Massgabe des unter Anlage A enthaltenen Musters, die folgenden Rubriken genau auszufüllen:

a) Name und Wohnort derjenigen Person, Firma oder Dienststelle, über deren Ansuchen, bezw. Antrag der Tarifnachlass bewilligt wurde;

b) Bezeichnung des Artikels, bezw. der Artikelgruppe, auf welche der Nachlass sich bezieht;

c) Verkehrsrelation und Transportroute, für welche der Tarifnachlass bewilligt wurde (§ 2, Z. 1);

d) Gattung, Art, sowie nähere Bezeichnung des Nachlasses (ermässigter Einheitssatz, percentueller Nachlass vom officiellen Tarife, Herabsetzung des tarifmässigen Frachtsatzes um einen bestimmten Betrag, Gewährung einer billigeren Tarifclasse, Kürzung der Manipulationsgebühren, Herabsetzung der tarifmässigen Nebengebühren, Erleichterungen gegenüber den Tarifbestimmungen etc.).

Alle diese Nachlässe sind genau anzugeben, bezw. auf die der tarifmässigen Gebührenberechnung als Grundlage dienenden Masseinheiten zurückgeführt, ziffermässig auszuweisen (pro 100 kg und Kilometer, pro Stück, pro Wagen, pro 100 kg etc.);

e) ziffermässige Angabe der Differenz zwischen dem ermässigten Tarifsatze und den normalen Tarifsätzen, bezw. Gebühren (die Summe des Nachlasses überhaupt oder als Percentsatz des officiellen Tarifsatzes);

f) Bezeichnung des Tarifes (Local- oder Verbandstarif), des officiellen Tarifsatzes, sowie der betreffenden Tarifbestimmung, auf welche der Nachlass sich bezieht:

g) Bedingungen, an welche der Nachlass geknüpft ist (Minimalquantum etc.);

h) Zeitdauer des Nachlasses:

1. Tag der Kundmachung und des Inslebentretens des Nachlasses (§ 7) unter Bezeichnung der Nummer des Verordnungs-Blattes des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt, sowie der laufenden Positionsnummer.

2. Aeusserster Endtermin des Nachlasses (§ 8).

3. Für den Fall der Ausserkraftsetzung (§ 14) oder Berichtigung des Nachlasses (§ 16) ist im Vormerkbuche einzutragen: die geschehene Veröffentlichung jener Kundmachung, mit welcher die Ausserkraftsetzung oder Berichtigung erfolgte, unter Anführung der Nummer des Verordnungs-Blattes, sowie der Positionsnummer. In der Rubrik „Tag der Ausserkraftsetzung oder Abänderung“ ist insbesondere auch die etwaige Uebernahme des Nachlasses in einen Tarifanhang (§ 5 b), bezw. die Durchführung desselben im Tarifwege (§ 13, lit. c) anzumerken;

i) Angabe, ob der Nachlass im Kartirungs- oder im Rückvergütungswege zur Anwendung gelangt;

k) Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung des Zugeständnisses erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem, sowie der der Amtsstelle, an welche die Vorlage dieser Documente geschehen muss;

l) Angabe des Beweggrundes des Nachlasses (Concurrenz, Conjunctur, übernommener Frachtsatz etc.);

m) Bezeichnung der Actenzahl, unter welcher der Nachlass ertheilt, richtiggestellt oder widerrufen wurde;

n) Zahl und Datum der Genehmigung der Aufsichtsbehörde in jenen Fällen, wo eine solche einzuholen war;

o) Bezeichnung jener Eisenbahnen, mit welchen der Nachlass gemeinschaftlich bewilligt wurde, wobei angegeben werden muss, wenn der Nachlass nur von einer Theilstrecke der in Frage kommenden Relation getragen wird;

p) besondere Bemerkungen. In dieser Rubrik ist insbesondere jener frühere Nachlass zu erwähnen, der in Folge Activirung eines neuen Nachlasses etwa gegenstandslos geworden ist, unter Hinweis auf die Seite und Position des Vormerkbuches, wo der frühere Nachlass verzeichnet erscheint.

(4) Auf Grund des Vormerkbuches ist ein alphabetisches Verzeichniss der begünstigten Artikel zu verfassen, in welchem die Seite und Position des Vormerkbuches, wo der einzelne Nachlass aufzufinden ist, zu verzeichnen sind.

(5) Die auf die zugestandenen Nachlässe bezughabenden Daten sind in das Vormerkbuch mit der strengsten Pünktlichkeit und ohne Verzug einzutragen.

(6) Das Vormerkbuch selbst steht unter der Controle der Aufsichtsbehörde, und ist zu diesem Behufe nebst den dazu gehörigen Belegen, Acten, Documenten etc. den dazu delegirten Organen dieser Behörde auf Verlangen jederzeit zur Einsichtnahme vorzuweisen.

§ 4.

Veröffentlichung der Tarifnachlässe.

(1) Jeder neu zur Einführung gelangende Tarifnachlass, sowie jede Erneuerung eines Tarifnachlasses nach seinem Ablaufe muss in allen Fällen, wo die Auf- oder Abgabe in einer österreichischen Eisenbahnstation erfolgt oder eine österreichische Bahnstrecke transitirt wird, nach Massgabe des folgenden § 5, und zwar auch dann veröffentlicht werden, wenn Seitens der am Transporte betheiligten österreichischen Bahnstrecke keine Ermässigung gewährt wird.

(2) Eine Ausnahme hievon und somit das Unterbleiben der Verlautbarung ist mit Genehmung der Aufsichtsbehörde zulässsig bezüglich der für öffentliche und Wohlthätigkeitszwecke gewährten Nachlässe, dann be-

züglich der Nachlässe für solche Transporte, deren Bekanntwerden von der Aufsichtsbehörde als militärischen oder staatspolizeilichen Rücksichten zuwiderlaufend erachtet wird, endlich hinsichtlich solcher Nachlässe, die auf Grund von kundgemachten und somit genügend bekannten gesetzlichen Bestimmungen ertheilt werden.

(3) In die laut § 3 zu führenden Vormerkbücher sind auch die oberwähnten, nicht zur Veröffentlichung gelangenden Nachlässe, sowie die lediglich durch Anschlag in den Stationen kundgemachten Lagerbegünstigungen (vergl. § 6 (3)) einzutragen.

§ 5.

Modalitäten der Veröffentlichung.

Die Veröffentlichung der Tarifnachlässe hat zu erfolgen:

a) (1) In der Regel im Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt.

(2) Zur Aufnahme der betreffenden Kundmachungen, welche nach dem Muster der Anlage B abzufassen sind, dient eine besondere Rubrik des genannten Verordnungs-Blattes mit der Aufschrift: „Tarifermässigungen im Güterverkehre“.

(3) Diese Kundmachungen haben zu enthalten:

1. Die fortlaufende Zahl der Kundmachungsposition.

2. Die Bezeichnung der Bahnverwaltung, von der, sowie die Bezeichnung jener Bahnverwaltungen, in deren Namen die Veröffentlichung erfolgt.

3. Die Bezeichnung der Artikel (§ 1), für welche der Nachlass gewährt wird.

4. Die Bezeichnung derjenigen Verkehrsrelation, von, bezw. nach welcher die begünstigten Artikel zu befördern sind, nebst Angabe der Route (§ 2, Z. 1).

5. Jene Bedingungen, welche im Rahmen dieser Verordnung für die Inanspruchnahme des Tarifnachlasses festgestellt werden.

Hiebei ist ein etwaiges Minimalquantum stets an erster Stelle und in einer besonderen Zeile einzusetzen und im Drucke durch fette Schrift hervorzuheben.

6. Die Dauer des Nachlasses.

7. Bezeichnung der Tarife, bezw. der Tarifbestimmungen, auf welche das Zugeständniss sich bezieht, wobei die betreffenden Frachtsätze und sonstige tarifmässige Gebühren möglichst ziffermässig anzugeben sind.

8. Die Natur des zugestandenen Nachlasses (die ziffermässige Angabe sowohl des ermässigten Frachtsatzes oder der tarifmässigen Gebühr, als auch des Nachlasses oder — falls der Nachlass auf eine andere Weise gewährt wird — die Bezeichnung dieser Modalität).

9. Die Art der Durchführung (im Kartirungs- oder Rückvergütungswege).

10. Die Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung des im Rückvergütungswege gewährten Zugeständnisses erfolgt, und die Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem, sowie der Amtsstelle, an welche die Vorlage dieser Documente geschehen soll.

11. Etwaige specielle Bedingungen und Bemerkungen. (In dieser Rubrik ist es ausdrücklich anzugeben, im Falle der Nachlass nur von einer Theilstrecke der in Frage kommenden Relation getragen wird.)

(4) Sämmtliche Rubriken der Tabelle B, und zwar insbesondere die Rubriken 8, 9 und 11, sind in den Kundmachungen mit den genauen (ziffermässigen) Angaben auszufüllen, jene Fälle ausgenommen, in welchen dies nach der Gestaltung des betreffenden Nachlasses nicht thunlich erscheint.

(5) Die Aufsichtsbehörde ist berechtigt, die neue Verlautbarung eines solchen nicht vorschriftsmässig kundgemachten Nachlasses unter Rückwirkung auf den aus der ersten Verlautbarung sich ergebenden Giltigkeitstermin zu verfügen.

b) Im Kartirungswege zugestandene Nachlässe, welche durch wiederholte alljährliche Erneuerung oder aus anderen Gründen zur Aufnahme in die officiellen Tarife, gleichwie Special- oder Ausnahmetarife, geeignet erscheinen, können in einen einen integrirenden Bestandtheil des betreffenden Tarifes bildenden Anhang zusammengefasst werden, welcher nach den für die Tarife im Allgemeinen geltenden Bestimmungen, insbesondere hinsichtlich der Publication, zu behandeln ist.

c) Die von den einzelnen Bahnverwaltungen für die Creditirung von Frachtgebühren, sowie für die Befreiung vom Francaturszwange festgesetzten Bedingungen sind im Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt zu veröffentlichen und in längeren Zeitperioden zu republiciren.

§ 6.

(1) Es ist in geeigneter Weise dafür Vorsorge zu treffen, dass das Publicum in jeder Station von den auf dieselbe bezughabenden Tarifnachlässen Kenntniss erhalten könne.

(2) Zu diesem Behufe sind alle jene Nachlässe, die gegenüber den tarifmässigen Nebengebühren und Bestimmungen rücksichtlich einzelner Stationen gewährt werden, in den für die Parteien bestimmten Räumen der Güterexpedite dieser Stationen mittelst Anschlag bekannt zu geben.

(3) Insoweit es sich um Lagerbegünstigungen handelt, kann sich unter Entfallen der Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt auf die eben erwähnte Affichirung beschränkt werden, und haben die betreffenden Affichen insbesondere entnehmen zu lassen: Artikel, Zeitdauer der Lagerfreiheit, das nach Ablauf der Lagerfreiheit zur Erhebung gelangende ermässigte Lagergeld, eventuell die zugestandene ermässigte Lagergebühr allein, wenn diese ohne Ausdehnung der lagergeldfreien Zeit bewilligt wurde; auch ist die Zeitperiode, innerhalb welcher die Lagererleichterungen zugestanden wurden, unter Anführung des etwa üblichen Vorbehaltes „so lange die Verkehrs- und Raumverhältnisse es gestatten“ zu bezeichnen. Diese Verlautbarung kann unterbleiben, 1. wenn es sich um die Vermiethung von Lagerräumen handelt, ferner 2. wenn für einzelne Sendungen, welche in Folge unvorhergesehener Fälle durch längere Zeit in den Bahnmagazinen eingelagert wurden, nachträglich das aufgelaufene Lagergeld aufgelassen oder restituirt wird.

§ 7.

Giltigkeit und Zeitdauer der Tarifnachlässe.

Die Giltigkeit eines Tarifnachlasses beginnt am Tage der regelrecht erfolgten Veröffentlichung (§ 4), seine Wirksamkeit und Anwendbarkeit jedoch erst am dritten Tage vom Tage der Veröffentlichung an ge-

rechnet, es sei denn, dass in der Kundmachung ein späterer Anfangstermin bestimmt wird.

§ 8.

(1) Die Zeitdauer eines Tarifnachlasses erstreckt sich vom Tage seines Inslebentretens angefangen bis spätestens zum letzten Tage des Kalenderjahres, in welchem derselbe in Wirksamkeit getreten ist.

(2) Mit Rücksicht jedoch auf die eigenartigen Verhältnisse einzelner Handels- und Industriezweige, sowie im Falle vorhandener Schiffahrtsconcurrenzen ist es indessen ausnahmsweise gestattet, die äusserste Zeitdauer eines Nachlasses unabhängig vom Kalenderjahre nach Massgabe des factischen Bedürfnisses festzustellen.

(3) Die in der Zeit zwischen 1. October und 31. December jedes Jahres ohne Bedingung eines Minimalquantums in Wirksamkeit tretenden Tarifnachlässe dürfen mit der Giltigkeit bis zum Ende des nächsten Kalenderjahres zur Veröffentlichung gelangen.

(4) Eine rückwirkende Anwendung von Tarifnachlässen ist mit Ausnahme des im § 9 berührten Falles überhaupt nicht zulässig.

§ 9.

(1) An Minimalquantitäten gebundene Tarifnachlässe sind — nach Massgabe der §§ 7 und 8 — stets für eine vorher zu bestimmende Zeitdauer, daher mit Ausschluss des Zusatzes „bis auf Widerruf“ oder „bis auf Weiteres“ zu verlautbaren.

(2) Die demgemäss veröffentlichte Giltigkeitsdauer kann weder verkürzt noch verlängert werden.

(3) Eine rückwirkende Verlängerung der Giltigkeitsdauer kann ausnahmsweise auf Grund der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, in besonders motivirten Fällen nur gelegentlich der Gewährung des Tarifnachlasses unter der Bedingung stattfinden, dass der Zeitpunkt der rückwirkenden Giltigkeit in der Kundmachung zum Ausdrucke gebracht wird.

§ 10.

Sowohl im Kartirungs- als auch im Rückvergütungswege ohne Bedingung eines Minimalquantums bewilligte Tarifnachlässe sind unter Bezeichnung der laut der §§ 7 und 8 zu bestimmenden äussersten Giltigkeitsdauer stets nur „bis auf Widerruf“ zu verlautbaren.

§ 11.

Abänderung von Tarifnachlässen.

(1) Eine nachträgliche Abänderung, Ergänzung, Ausdehnung und Beschränkung der an die Anwendung eines Tarifnachlasses geknüpften und in der bezüglichen Kundmachung enthaltenen Bedingungen oder die Hinzufügung neuer Bedingungen ist überhaupt untersagt.

(2) Insbesondere ist es nicht gestattet, die bedungenen Minimalquantitäten nachträglich herabzusetzen oder das Ausmass der stipulirten Leistungen durch Einbeziehung neuer Güterclassen oder neuer Verkehrsrelationen in den Rahmen des ursprünglichen Nachlasses zu vermindern.

(3) Jede den obigen Bestimmungen zuwiderlaufende Verfügung und tarifarische Verlautbarung ist an sich nichtig. — Als ungiltig ist ferner jede Festsetzung zu betrachten, durch welche die Bedingungen zweier abgesondert veröffentlichter Nachlässe, namentlich in Bezug auf die etwa in denselben bedungenen Minimalquantitäten, in Zusammenhang gebracht werden.

(4) Inwiefern von den Bestimmungen des gegenwärtigen Paragraphen, sowie des § 9, Absatz 2, mit Rücksicht auf Ausnahmsverhältnisse oder im Interesse des öffentlichen Verkehres Umgang genommen werden kann, darüber entscheidet auf Grund der motivirten Vorlage der betreffenden Bahnverwaltung von Fall zu Fall das Handelsministerium.

(5) Derlei Abänderungen können nur zum Vortheile des Publicums und unter der Bedingung platzgreifen, dass hiedurch erworbene Rechte nicht berührt werden.

(6) Derartige Abänderungen müssen nach dem Muster der Anlage C kundgemacht werden.

(7) Die Wirksamkeit der Abänderung beginnt mit dem dritten Tage nach der Veröffentlichung.

§ 12.

(1) Es ist gestattet, an Minimalquantitäten gebundene und im Rückvergütungswege zur Anwendung gelangende Tarifnachlässe gegen Erlag einer entsprechenden Caution auch im Kartirungswege anzuwenden.

(2) Die Eisenbahnverwaltungen sind jedoch verpflichtet, ihre Geneigtheit hiezu, ferner die Höhe der Caution, sowie die Modalitäten, unter welchen dieselbe zu erlegen ist, in der letzten Rubrik der Kundmachung („Besondere Bemerkungen“, vergl. § 5, lit. a (3), Z. 11) zum Ausdrucke zu bringen.

§ 13.

Erlöschen der Tarifnachlässe.

Ein Tarifnachlass erlischt:

a) mit Ablauf der Giltigkeitsdauer (§§ 7—9);
b) mittelst Ausserkraftsetzung, bezw. Widerruf (§§ 10 und 14);
c) wenn mittlerweile im Tarif- oder Nachlasswege gleiche oder niedrigere Frachtsätze eingeführt werden, oder wenn die Tarifbestimmungen eine solche Aenderung erleiden, dass der Tarifnachlass dadurch gegenstandslos wird.

§ 14.

(1) Vor Ablauf des veröffentlichten Giltigkeitstermines kann nur ein solcher Tarifnachlass ausser Kraft gesetzt werden, welcher bis auf Widerruf kundgemacht worden ist (§ 10).

(2) Eine derartige Ausserkraftsetzung ist mindestens 14 Tage vorher vorschriftsgemäss zu veröffentlichen.

(3) Diesem Zwecke dient eine mit der Aufschrift „Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre versehene besondere Rubrik des Verordnungs-Blattes, in welcher unter Anwendung des Formulares D die nachfolgenden Daten zu veröffentlichen sind:

1. Bezeichnung der Nummer und des Datums (Jahr, Monat und Tag) des Verordnungs-Blattes, in welchem der ausser Kraft zu setzende Tarifnachlass laut § 4 veröffentlicht wurde;

2. fortlaufende Nummer, welche der Nachlass im Verordnungs-Blatte erhielt;

3. Bezeichnung der Eisenbahnverwaltung, welche den Nachlass veröffentlichte, sowie der an demselben betheiligten übrigen Eisenbahnverwaltungen;

4. Bezeichnung des begünstigten Artikels im Sinne des § 5, Absatz 3;

5. Verkehrsrelation;

6. Angabe des Zeitpunktes, in welchem der Nachlass ausser Kraft tritt;

7. besondere Bemerkungen.

§ 15.

(1) Tarifnachlässe, die an Minimalquantitäten nicht gebunden sind, hören mit Eintritt der im § 13, Absatz c), erwähnten Tarifänderungen von selbst auf.

(2) Trifft jedoch der im § 13, Absatz c), vorgesehene Fall an Minimalquantitäten gebundene Tarifnachlässe, so sind die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, hinsichtlich der bereits beförderten Sendungen mit den Interessenten auf Grund des ausser Kraft gesetzten Tarifnachlasses Abrechnung zu pflegen. Hiebei hat die Liquidirung unter Berücksichtigung des pro rata temporis reducirten Minimalquantums zu erfolgen.

(3) Im Falle an Minimalquantitäten gebundene Tarifnachlässe in Folge der im § 13, Absatz c), berührten Umstände erlöschen, so ist dies nach Massgabe des § 14 wenigstens 14 Tage vor dem Inslebentreten des neuen Tarifes, bezw. der neuen Tarifbestimmungen zu veröffentlichen.

(4) In der Rubrik 8 der Kundmachung (Besondere Bemerkungen) ist anzugeben, unter welchen Modalitäten die Abrechnung der schon beförderten Sendungen erfolgt und welcher Amtsstelle die zur Abrechnung dienenden Documente innerhalb eines bestimmten Präclusivtermines vorzulegen sind.

§ 16.

Berichtigung von Kundmachungen.

(1) Als Druckfehler können nur solche Irrthümer berichtigt werden, welche sich gelegentlich der Drucklegung einer Kundmachung in den Text derselben eingeschlichen haben.

(2) Auf Grund vorgekommener und berichtigter Druckfehler können weder Seitens des Publicums noch der Eisenbahnverwaltungen irgendwelche Forderungen erhoben werden, vorausgesetzt, dass die Richtigstellung des Druckfehlers innerhalb 8 Tagen, vom Tage der Veröffentlichung gerechnet, erfolgt ist.

(3) Zum Behufe der Richtigstellung ist im Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt eine entsprechende Kundmachung mit der Aufschrift „Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre“ innerhalb des obigen Termines unter Hinweis auf den zu berichtigenden Nachlass (Nummer des Verordnungs-Blattes, Erscheinungstag, Artikel) zu erlassen. Diesem Zwecke dient das Formular E.

(4) Die Berichtigung solcher Druckfehler, welche die richtige Interpretation des Inhaltes der Kundmachung nicht behindern, kann unterbleiben.

§ 17.

Verantwortlichkeit und Beschwerden.

(1) Wegen Nichtbefolgung der Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung können die Eisenbahnverwaltungen — unbeschadet der auf dem Rechtswege geltend zu machenden privatrechtlichen Parteiansprüche — auch auf administrativem Wege zur Verantwortung gezogen werden.

(2) Die Aufsicht und Controle übt in dieser Beziehung die Aufsichtsbehörde von amtswegen oder in Folge von Parteibeschwerden aus.

(3) Das administrative Verfahren ist lediglich auf die Einstellung, Berichtigung und Ahndung der von amtswegen constatirten oder angezeigten Unregelmässigkeiten gerichtet, und erstreckt sich nicht auf die Geltendmachung und Feststellung des materiellen Inhaltes der geschädigten Privatrechte.

(4) Gegen jene Eisenbahnverwaltungen, bezw. Organe, welche die Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung nicht befolgen oder mit denselben in Widerspruch stehende Verfügungen treffen oder die als vorschriftswidrig erklärten Verfügungen nicht einstellen und berichtigen, findet jenes Verfahren Anwendung, welches im § 85 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, vorgesehen ist.

(5) Gegen Verfügungen oder Entscheidungen der Aufsichtsbehörde in Angelegenheit der Tarifnachlässe steht die Beschwerde (Recurs, Vorstellung etc.) an das Handelsministerium offen.

(6) Dieselbe ist binnen vier Wochen vom Tage der Zustellung der in Beschwerde gezogenen Verfügung oder Entscheidung bei der Aufsichtsbehörde zu überreichen.

§ 18.

Liquidirung.

Die Liquidirung der im Rückvergütungswege bewilligten Tarifnachlässe findet im Sinne der jeweilig bestehenden Vorschriften der Eisenbahnen statt.

§ 19.

Schlussbestimmung.

(1) Die gegenwärtige Verordnung tritt mit 1. Jänner 1896 in Kraft.

(2) Mit diesem Zeitpunkte verlieren alle bisherigen auf diesen Gegenstand bezughabenden Verordnungen und sonstigen Vorschriften ihre Wirksamkeit.

(3) Der kgl. ungar. Handelsminister, mit welchem diesfalls das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft gleichzeitig eine entsprechende Verfügung für die Eisenbahnen in den Ländern der ungarischen Krone.

(4) Anlangend den Geltungsbereich dieser Verordnung, so haben deren Bestimmungen im Allgemeinen in gleicher Weise auf den k. k. Staatsbahnen wie auf den Privatbahnen, jedoch mit der Ausnahme Geltung, dass auf Grund des § 9, Absatz 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 23. Juni 1884, Z. 1136/H.-M., R.-G.-Bl. Nr. 103 ex 1884, betreffend die Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, und der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122 ex 1884, betreffend die Regelung der Beziehungen der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zur k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, die in dem

§ 2, Ziffer 2,
§ 3, Absatz 6,
§ 4, Absatz 2,
§ 5, lit. a), Absatz 5,
§ 9, Absatz 3,
§ 11, Absatz 4, und
§ 17

der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Bestimmungen, welche eine Competenz der Aufsichtsbehörde, bezw. des Handelsministeriums begründen, auf den Geschäftsbereich der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen, bezw. auf die von derselben betriebenen Staats- und Privatbahnen keine Anwendung finden.

Gegen Verfügungen oder Entscheidungen, welche von der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen über an sie gerichtete Beschwerden gegen Anordnungen der Eisenbahn-Betriebsdirectionen oder über Vorstellungen gegen eigene Verfügungen getroffen werden, steht die Beschwerde (Recurs) an den Handelsminister binnen der im § 17 für Beschwerden an das Handelsministerium festgesetzten Frist offen.

Glanz m. p.

Anlage A.

Formular des Vormerkbuches.

1		2	3		4	5	6	7	8	9				10	11	12	13	14	15	16	17
Name der Person oder Firma, auf deren Ansuchen der Tarifnachlass bewilligt wurde	Wohnort	Bezeichnung der begünstigten Artikel	Bezeichnung der begünstigten Relation, eventuell Route		der officielle Frachtsatz oder die tarifmässige Gebühr	Ziffermässige oder anderweitige Angabe des bewilligten ermässigten Frachtsatzes oder der ermässigten Gebühr	Differenz zwischen den zugestandenen und den officiellen Frachtsätzen (tarifmässigen Gebühren)	Bezeichnung des Tarifes, auf welchen der Nachlass sich bezieht	Besondere Bedingungen, welche bei Inanspruchnahme des Nachlasses zu erfüllen sind (Minimalquantum etc.)	Zeitdauer des Tarifnachlasses				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Druckfehlerberichtigung nebst laufender Nummer des Verordnungsblattes und Positionsnummer der Kundmachung	Beweggrund des Zugeständnisses	Zahl des bezüglichen Geschäftsactes	Zahl des genehmigenden Erlasses	Bezeichnung der betheiligten Verwaltungen und deren Antheile	Sonstige Bemerkungen
										a)	b)	c)	d)								
										Datum der Kundmachung nebst laufender Nummer des Verordnungs-Blattes und Positionsnummer der Kundmachung	Tag des Inslebentretens	Endtermin	Tag der Ausserkraftsetzung oder Abänderung								
			von	nach	per 100 Kilogramm																

Anlage B.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									

Anlage C.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		

Anlage D.

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		

Anlage E.

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		

Verordnung des Handelsministeriums vom 5. November 1895,*) womit der Artikel 10 der Verordnung vom 1. September 1883, R.-G.-Bl. Nr. 143, betreffend Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, abgeändert und die Verordnung vom 25. Mai 1895, R.-G.-Bl. Nr. 75, betreffend eine Abänderung dieses Artikels, ergänzt wird.**)

Dem dritten Absatze des mit der Verordnung vom 25. Mai 1895, R.-G.-Bl. Nr. 75, abgeänderten Artikels 10 der Verordnung vom 1. September 1883, R.-G.-Bl. Nr. 143, betreffend Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, wird folgender Zusatz beigefügt:

„Wenn die vorerwähnten Blechbehälter in wohlconditionirten Holzkisten verpackt sind, ist die Verladung bis zur Maximalmenge von 15.000 kg zulässig. Die Hafenbehörde des Ladeortes ist aber berechtigt, diese Menge mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse an Bord des betreffenden Dampfers zu verringern."

Diese Abänderung tritt mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Glanz m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. November 1895, womit für den Monat December 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat December 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 20 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

---

*) Enthalten in dem am 20. November 1895 ausgegebenen LXXIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 168.
**) Dieser Absatz betrifft die Verladung von Petroleum.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Der § 438 des ungarischen Strafgesetzes findet nicht nur auf die mit Dampf, sondern auch auf die durch eine andere mechanische Kraft, daher nicht durch einen animalischen Motor betriebene Eisenbahn Anwendung. Eine mangelhafte Vorkehrung der Unternehmung bildet nur einen Milderungsumstand rücksichtlich der an einem diesbezüglichen Bahnunfall Schuldtragenden.

Der erwähnte Paragraph des Strafgesetzes lautet:

„Mit Gefängniss von 2 bis 5 Jahren werden Eisenbahnbeamte und Eisenbahnbedienstete bestraft, welche durch Verletzung einer ihnen obliegenden Dienstpflicht auf einem Eisenbahnzuge oder in dessen Nähe befindliche Personen oder Waaren der Gefahr einer Verletzung oder Beschädigung durch die Eisenbahn aussetzen."

Auf der elektrischen Strassenbahn in Budapest ereignete sich der Unglücksfall, dass ein Passagier, welcher in dem dichtbesetzten Waggon selbst keinen Platz fand, daher auf der Platform desselben stehen bleiben und sich an dem herabhängenden Riemen festhalten musste, drei Frauenspersonen, welche, während der Zug wegen der Wechselstellung durch den Conducteur hielt, auf die Platform drängten, Platz machte, durch einen Stoss des mit voller Stromleitung in Bewegung gesetzten Zuges in Folge des schlechten Verschlusses der Perronthür aus dem Wagen stürzte, unter die Räder gerieth, wo ihm der Arm zerschmettert und dann abgenommen wurde.

Das Budapester Strafgericht verurtheilte den Zugführer zu 6 Monaten, den Conducteur zu 3 Monaten Gefängniss, weil dieselben ihrer Instruction zuwider nach dem Anhalten des Zuges den vollen Strom in Anwendung brachten, bezw. das Aufsteigen von Passagieren in den dichtbesetzten Wagen zuliessen. Ihre Entschuldigung, dass der Verschluss der Perronthür sich in einem schlechten Zustande befand und dass eine Tafel mit der Inschrift „complet" zur Anhängung dem Zuge nicht beigegeben war, wurde zwar als Nachlässigkeit der Strassenbahngesellschaft, aber nur als mildernder Umstand bezüglich der erwähnten Bediensteten erklärt. Ebenso wurde ihre Einwendung zurückgewiesen, dass der citirte Paragraph nur auf die mit Dampf betriebenen Eisenbahnen Anwendung finde, weil das Gesetz keinen Unterschied macht und höchstens nur die mit animalischer Kraft betriebenen Eisenbahnen nicht unter dasselbe fallen. Schliesslich wurde auch die Entschuldigung nicht berücksichtigt, dass das Einsteigen der drei Frauenspersonen nicht verhindert werden konnte, da dasselbe von keinem der Beschuldigten angeblich bemerkt wurde, weil es ihre Pflicht war, einer solchen Möglichkeit mit aller Vor- und Umsicht zu begegnen.

Die königliche Tafel in Budapest erhöhte die erwähnte Strafe auf das Doppelte in der Erwägung der Schwere des Unglücksfalles und der durch das pflichtwidrige Vorgehen der Beschuldigten auch den anderen Passagieren möglicherweise drohenden Gefährdung.

Die königliche Curie stellte jedoch mit Entscheidung vom 26. September 1895, Z. 9778, das erstrichterliche Urtheil mit der Begründung wieder her, dass die Grundursache des beklagenswerthen Unglücksfalles der schlechte Verschluss der Perronthür war; auch wurde von allen drei Instanzen die Ausschliessung der Verurtheilten vom Eisenbahndienste ausgesprochen.

Anmerkung des Einsenders. Dieses Urtheil und dessen Begründung befremden in zweifacher Beziehung. War nämlich der schlechte Thürverschluss die Grundursache des Unglücksfalles, so hätte auch die Unternehmung, resp. ihr die Ausrüstung des Wagens besorgendes Organ zur Verantwortung gezogen werden sollen; durch diese Unterlassung wurde dem eventuellen Anspruche des Verunglückten auf Entschädigung präjudicirt, weil dieselbe von den zwei armen Bediensteten wohl kaum hereingebracht werden kann. Andererseits ist die Enthebung der mit animalischer Kraft betriebenen Eisenbahnen von der eingangs citirten Strafbestimmung doch nicht ganz richtig, weil dieselbe bezüglich des Motors keinen Unterschied macht und es kaum zweifelhaft wäre, dass im Falle ein solcher Unglücksfall durch Verschulden der Unternehmung oder ihrer Bediensteten auf einer Pferdebahn sich ereignet hätte, diese auch zur Verantwortung gezogen und nach dem mehrcitirten § 438 bestraft würden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Gmünd — Eger: Bauliche Herstellung in Pilsen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für den Umbau der bestehenden Bahnhofsanlagen und die Herstellung eines eigenen Zugförderungs- und Rangirbahnhofes in Pilsen für den 26. November anberaumt. [G.-I.-Z. 21.538.]

— (Linie Krakau—Podwołoczyska: Bauliche Veränderung nächst der Station Przemysl-Rakónczyce: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Ueberführung der Reichsstrasse über die Bahn nächst der Station Przemysl-Rakónczyce und für die Herstellung des zweiten Geleises in der Verbindungscurve nächst dieser Station für den 26. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 21.657.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Requisitenschuppen am Bahnhofe in Wien.) Für Zwecke des Kohlen-Grosshändlers Moriz Schüller in Wien wurde im vierten Kohlenhofe des Bahnhofes in Wien eine Requisitenhütte aufgestellt. [1. November, Z. 60.166.]

— (Weichenstellhäuser in Prerau.) Zum Zwecke der Unterbringung der Stellwerksapparate für die Centralgruppen I und II wurden in der Station Prerau zwei Weichenstellhäuser errichtet. [5. October, Z. 53 708.]

— (Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes in Mähr.-Weisskirchen.) Für das Project, betreffend die Vergrösserung und Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes in der Station Mähr.-Weisskirchen wurde der Bauconsens ertheilt. [24. October, Z. 61.770.]

— (Bauliche Herstellung in Oderberg.) Die Umgestaltung des südlichen Auszugsgeleises am Hauptbahnhofe in Oderberg wurde genehmigt. [28. October, Z. 59.106.]

— (Riegelwandhaus in Krakau.) Für Zwecke der Generalrepräsentanz des bürgerlichen Brauhauses in Pilsen wurde am Bahnhofe in Krakau ein Riegelwandhaus hergestellt. [25. October, Z. 62.234.]

— (Auflassung von Niveauübersetzungen und Schrankenumwandlung in der Strecke Zabierzów—Krakau.) Das Project für die Auflassung der Niveauübersetzungen in km 404·05, 404·58, 404·80, 405·26 und 405·54 der Strecke Zabierzów—Krakau unter Herstellung linksseitiger, 4 m breiter Parallelwege von km 404·03 bis 404·31 und von km 404·58 bis 405·79, ferner die Umwandlung des Handschrankens der Wegübersetzung in km 403·70 in einen Zugschranken und die Herstellung je einer Rast rechts und links der Bahn daselbst in einer der Maximalfuhrwerkslänge entsprechenden Entfernung durch Auspflasterung von 1·5 m breiten Mulden und schliesslich die Regulirung und Instandsetzung des Verbindungsweges von der Durchfahrt in km 404·66 bis zur Bezirksstrasse wurde zur Ausführung genehmigt. [2. November, Z. 64.090.]

— (Linie Neusiedl - Dürnholz — Grussbach-Schönau: Errichtung einer Haltestelle.) Für das Project, betreffend die Errichtung einer Personen-Haltestelle bei dem Orte Fröllersdorf in km 119·723 der Strecke Neusiedl—Grussbach wurde der Bauconsens ertheilt. [25. October, Z, 62.348.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltung von Handschranken in Zugschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der Handschranken in km 69·6/7 und 69 7/8 in der Station Pottschach in Zugschranken für den 23. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 21.918.]

Wiener Stadtbahn. (Donaucanal-Linie: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Donaucanal-Linie (Hauptzollamt—Heiligenstadt) für den 25. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 21.830.]

Localbahn Wiener-Neustadt—Puchberg—Schneeberg (Schneeberg-Bahn.) (Theilstrecke Fischau—Puchberg und Puchberg—Schneeberg: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des Detailprojectes für die Theilstrecken Fischau—Puchberg und Puchberg—Schneeberg der Schneeberg-Bahn die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen, sowie Erörterung der Stationsfragen auf den 2. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 22.000.]

Valsugana-Bahn. (Mauerwerksplan.) Der von der Bauunternehmung der Valsugana-Bahn vorgelegte Mauerwerksplan für die schiefe Brücke über die Aerarialstrasse in km 2·898 wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 64.269.]

Localbahn Pöltschach-Gonobitz. (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die Localcommission über die Beschwerde einiger Interessenten wegen angeblicher Hochwassergefahr in Folge der Anlage einiger Brücken im Zuge der Localbahn Pöltschach-Gonobitz auf den 30. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Marian Dunat betraut. [H.-M.-Z. 67.327.]

Böhmische Commercialbahnen. (Errichtung der Haltestelle Kornatitz: Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 9. October durchgeführten politischen Begehung, betreffend das Project für Errichtung einer Haltestelle bei km 194/5 der Linie Rokycan—Nezwěstitz der Böhmischen Commercialbahnen hat die k. k. Statthalterei in Prag den Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 65.238.]

Localbahn Königshan-Schatzlar. (Aufnahmsgebäude in der Station Lampersdorf: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegten Projectes für das neue Aufnahmsgebäude in der Station Lampersdorf der Localbahn Königshan-Schatzlar den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 64.467.]

Localbahn Wodnian-Prachatitz. (Sicherung des Bahnbestandes in km 2·8 bis 6·0: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pisek hat die politische Begehung behufs Hintanhaltung von Wasserschäden und Sicherung des Bahnbestandes in der Strecke km 2·8 bis 6·0 der Localbahn Wodnian-Prachatitz durch Herstellung von Bahnobjecten, Canälen, Bahn- und Ablaufgräben auf den 26. November anberaumt. [G.-I.-Z. 22.143.]

Projectirte Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 6. November die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vorgelegten Detailprojectes der projectirten Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 59.655.]

Kuttenberger Localbahn. (Erweiterung der Station Kuttenberg: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kuttenberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich des Projectes der Erweiterung der Station Kuttenberg der Kuttenberger Localbahn auf den 25. November anberaumt. [G.-I.-Z. 21.484.]

Localbahn Mähr.-Neustadt—Ober-Langendorf. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von Dr. Carl Freiherrn von Offermann in Brünn vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Mähr.-Neustadt der Mähr. Grenzbahn über Aichen und Unter-Langendorf nach Ober-Langendorf nebst einer Schleppbahn-Anlage zu den nördlich derselben gelegenen Steinbrüchen die Stationscommission und politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 26. November anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [H.-M.-Z. 65.068.]

Localbahn Gablonz - Johannesberg und Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Anordnung der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Reichenberg hat den Beginn der Trassenrevision und Stationscommission, dann der politischen Begehung rücksichtlich des von Gustav Hoffmann in Gablonz vorgelegten Detailprojectes für die Gablonzer elektrischen Strassenbahnen und der politischen Begehung hinsichtlich des von der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von Gablonz nach Johannesberg auf den 26. November, respective 3. December anberaumt. [H.-M.-Z. 67.322.]

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. (Erweiterung der Station Mähr.-Budwitz: Geleiseplan.) Der von der Direction der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Geleiseplan der Erweiterung der Station Mähr.-Budwitz anlässlich des Anschlusses der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz in dieser Station wurde zur Ausführung genehmigt. Die Hochbaupläne für den Güterschuppen, die Locomotivremise und den Abort in der Station Mähr.-Budwitz wurden an die k. k. Statthalterei in Brünn mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 59.988.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseanlagen am Althanplatze: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 18. October durchgeführten politischen Begehung, betreffend das Project der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Herstellung einer Geleiseverbindung der Linie Porzellangasse mit der Linie Wallensteinstrasse am Althanplatz im IX. Bezirke, hat die k. k. Statthalterei in Wien den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 65.230.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Lemberg - Kleparów—Janów. (Betriebsconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 19. November durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów wurde die Betriebsbewilligung ab 21. November ex commissione ertheilt. [H.-M.-Z. 68.129.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 22. bis 27. Juni fand im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung dreier für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmter Secundär-Tenderlocomotiven statt, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 10. April 1888 genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf gebaut wurden. Die Maschinen gehören der Serie III a an und tragen die Inventarnummern 943, 944 und 945, sowie die Fabrikationsnummern 952, 953 und 954. Die gleichartig gebauten Maschinen haben drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist; sämmtliche Achsen sind mit einander gekuppelt Laufachsen sind keine vorhanden. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind keine Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Schlu, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkensieb, Vacuumbremse, auf die zweite und dritte Achse wirkend, combinirt mit Spindelbremse, Pulsometerwechsel und Dampfheizung. Die Spur-

weite ist normal. Das Totalgewicht jeder dieser Maschinen beträgt in ausgerüstetem Zustande circa 25·5 Tonnen. Die Probefahrten fanden auf der 13·1 km langen Strecke von Floridsdorf nach Wagram statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 72, bezw. 76 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 54, bezw. 58 und 60 km per Stunde erreicht. In Folge dieses nach jeder Richtung hin günstigen Ergebnisses wurden die vorbeschriebenen drei Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergeben. [Z. 54.459]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eisenbahnunfälle im Monate September.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat September vorgekommenen Betriebsunfälle waren zu verzeichnen:

Entgleisungen	auf freier Bahn	8
	in Stationen	16
Zusammenstösse	auf freier Bahn	5
	in Stationen	9
sonstige Betriebsunfälle		164
	zusammen	202

Dabei wurden

	getödtet	verletzt
Reisende	15	71
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste	37	74
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte etc. im Dienste	1	1
Fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienste befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	24	24
zusammen	77	170

Die den Reisenden zugestossenen Unfälle sind auf folgenden Bahnen vorgekommen:

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	—	1
Verwaltungsbezirk der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction		
in Breslau	1	—
„ Bromberg	—	1
„ Cassel	—	2
„ Erfurt	1	—
„ Essen	2	2
„ Halle a. S.	—	8
„ Hannover	1	—
„ Stettin	1	—
kgl. Sächsische Staatseisenbahn	8	49
kgl. Württembergische Staatseisenbahnen	—	3
grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen	1	—
Saal-Eisenbahn	—	5
wie vor	15	71

Bei den Betriebsunfällen wurden
42 Eisenbahnfahrzeuge erheblich,
101 Eisenbahnfahrzeuge unerheblich
beschädigt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich
auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 36.053 km . . . 192 Fälle
auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2438 km . . . 10 „

Je ein Unfall kommt auf

	Kilometer Betriebslänge	Tausend Zugkilometer
bei den Staatsbahnen	188	129
bei den Privatbahnen	244	113

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle:

bei den Staatsbahnen
die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Essen und in St. Johann-Saarbrücken, und
die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen,
bei den Privatbahnen
die Weimar-Geraer Eisenbahn,
die Saal-Eisenbahn und
die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Preussen. (Telegraphische Bestellung zusammenstellbarer Fahrscheinhefte auf den Preussischen Staatseisenbahnen.) Bei telegraphischer Vorausbestellung zusammenstellbarer Fahrscheinhefte ist den Bestellern die Fassung der Depesche zu überlassen. Für die Depesche ist die tarifmässige Depeschengebühr nach der Wortzahl zu erheben. In den Theil II der Staatsbahn-Personentarife ist folgende Zusatzbestimmung zu § 13 der Verkehrsordnung aufzunehmen: „Zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereins-Rundreiseverkehrs können bei allen Stationen telegraphisch vorausbestellt werden; die Fassung der Depesche bleibt dem Besteller überlassen; für die Wortzahl wird die tarifmässige Depeschengebühr berechnet."

— (Zur Bahnsteigsperre.) Wird auf den preussischen Staatsbahnhöfen, auf denen die Bahnsteigsperre eingeführt ist, Jemand ohne Karte auf dem Bahnsteige betroffen, so wird er zur Nachlösung einer Karte angehalten und geeigneten Falles nach Feststellung des Namens der zuständigen Betriebsinspection wegen Bahnpolizei-Uebertretung zur Anzeige gebracht werden. Dagegen soll die in der Verkehrsordnung vorgesehene Strafe von 6 Mk. bei einem unbefugten Betreten des Bahnsteiges nicht verhängt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen.) Das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im December 1893 ausgegebene Adressenverzeichniss nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens in Wien. (Versammlung.) In der am 18. November unter dem Vorsitze des Präsidenten Civil-Ingenieurs E. A. Ziffer stattgehabten Versammlung behandelte Herr J. Stadtlander, Director der Deutschen Wagenheizungs- und Glühstoff-Gesellschaft in Bremen, in einem Vortrage das Thema: „Beheizung der Strassen- und Kleinbahnen". Der Vortragende betonte einleitend, dass auf dem Gebiete der Beheizung der Eisenbahnwagen in mancher Beziehung eine Reform sehr wünschenswerth wäre, und ist insbesondere gegenwärtig der Heizungsfrage bei den Strassen- und Kleinbahnwagen eine grosse Bedeutung beizulegen. Redner erörtert hierauf die Frage der Nothwendigkeit der Beheizung bei solchen Wagen und die Vorbedingungen für eine wirklich zweckentsprechende Heizungsmethode. Für die betheiligten Fachkreise und Aufsichtsbehörden wäre es an der Zeit, ernstlich an die Lösung dieser Frage zu denken. Die Ausführungen des Redners betonen, dass die Beheizung der Tramways eine Nothwendigkeit ist, jedoch müsse die Temperatur im Wageninnern der wärmeren Kleidung entsprechend nur eine überschlagene, hauptsächlich für die unteren Gliedmassen zur Geltung kommende sein. Zum eigentlichen Thema übergehend, bezeichnet Herr Stadtlander die verschiedenartigsten, in den letzten Jahren versuchten Heizsysteme, die jedoch in der Praxis keinen genügenden Erfolg erlangen konnten. Die Systeme, welche bei Eisenbahnen noch am meisten Anwendung finden, sind die Dampfheizung, Ofenheizung und Heizung mit Kohlenbriquetts; auf letzterer basirt auch das von dem Vortragenden durch Demonstrationen vorgeführte System der Wagenheizung. Nach einer eingehenden Besprechung dieser Apparate, sowie insbesondere der Wirkungsweise des Glühstoffes, der erst durch die Zuströmung der äusseren Luft, also während des Fahrens, seine Heizentwicklung erhält, fasst Redner zum Schlusse seines Vortrages die Vorzüge seines Systems dahin zusammen, dass dasselbe eine indirecte Erwärmung des Wagens nach Art der Zimmeröfen bezwecke, so dass die entwickelten Gase in den Wagenraum nicht direct eindringen können, sondern erst durch die Wärmeausstrahlung des mit besonders präparirten Holzkohlenbriquetts erhitzten gusseisernen Apparates die Heizung erfolgt. Nach dem Vortrage fand eine sehr animirte Discussion statt, in deren Verlaufe der Vorsitzende die Erprobung dieses Heizungssystems bei einer demnächst zu eröffnenden Localbahn in Aussicht stellte. In den Vereinsausschuss wurde Ingenieur Carl Büchelen mit Stimmeneinhelligkeit cooptirt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 15. November 1895 ist der Nachtrag II zum Theil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes vom 1. April 1894 in Kraft getreten.

Derselbe liegt in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B., als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin erhältlich.

Wien, am 16. November 1895. [911]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen (Localtarif Heft D). (Gütertarif für die Localbahn Kempten-Pfronten.) Für den Güterverkehr der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn Kempten-Pfronten kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895 zur Anwendung.

Die im Uebergangsverkehr der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in der Weise zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station Kempten die im Kilometerzeiger der Localbahn angegebenen Entferungen angestossen werden.

— (Kilometerzeiger für die Localbahn Kempten-Pfronten.)

Von und nach	Kempten	Durach	Sulzberg	Jodbad Salzbrunn	Bodelsberg	Zollhaus-Petersthal	Oy	Wertach	Maria-Rain	Nesselwang	Kappel	Weissbach	Pfronten
	Kilometer												
Kempten . . . (Station)	—	4	7	9	13	14	18	20	22	24	28	30	31
Durach . . . . (Haltestelle)	4	—	3	5	9	10	14	16	18	21	24	26	27
Sulzberg . . . „	7	3	—	2	6	7	11	13	15	18	21	23	24
Jodbad Salzbrunn (Haltepl.)	9	5	2	—	4	6	10	12	14	16	20	22	23
Bodelsberg . . (Haltestelle)	13	9	6	4	—	2	6	8	10	12	16	18	19
Zollhaus-Petersthal „	14	10	7	6	2	—	4	7	8	11	15	16	18
Oy . . . . . . „	18	14	11	10	6	4	—	3	4	7	11	12	14
Wertach . . . „	20	16	13	12	8	7	3	—	2	5	8	10	11
Maria-Rain . . (Halteplatz)	22	18	15	14	10	8	4	2	—	3	7	8	10
Nesselwang . . (Haltestelle)	24	21	18	16	12	11	7	5	3	—	4	6	7
Kappel . . . . (Halteplatz)	28	24	21	20	16	15	11	8	7	4	—	2	3
Weissbach . . (Haltestelle)	30	26	23	22	18	16	12	10	8	6	2	—	2
Pfronten . . . (Station)	31	27	24	23	19	18	14	11	10	7	3	2	—

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung der Station Karlsruhe Westbahnhof in den Tarif.) Mit Giltigkeit vom 10. November an wurde die Station Karlsruhe Westbahnhof der Badischen Staatsbahnen für den Güterverkehr, mit Ausschluss des Eilgutverkehres, in den Verbandsverkehr einbezogen, und zwar unter Zugrundelegung der für die badische Station Mühlburg bestehenden Entfernungen und Frachtsätze. Gleichzeitig wird die Stationsbezeichnung Karlsruhe Bahnhof in „Karlsruhe Hauptbahnhof" abgeändert.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Ausnahmetarif für Schleifholz.) Mit Wirksamkeit vom 15. October wurde der Ausnahmetarif 1, Abth. C für Schleifholz — Seite 99 des Tarifs — in nachstehender Weise ergänzt:

Nach und von	Trotha a	Trotha b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Dorfen	1·15	1·30
Hörlkofen	1·19	1·34

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Einbeziehung von Stationen in den Tarif.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Ziegenrück—Lobenstein werden die Stationen Liebschütz, Lückenmühle, Remptendorf, Friesau-Ebersdorf und Lobenstein (Reuss) in den Tarif einbezogen, und zwar für die Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren, für die Station Lobenstein (Reuss) ausserdem noch für die Abfertigung von Fahrzeugen und Leichen. Die Annahme und Ausgabe von Sprengstoffen ist auf allen genannten Stationen ausgeschlossen.

Im Verkehr mit den diesseitigen Stationen erfolgt die Frachtberechnung unter Zugrundelegung der im Thüringisch-Bayerischen Gütertarife für die Station Triptis enthaltenen Entfernungen zuzüglich folgender Kilometer:

Anstoss an Triptis:

bei Liebschütz . . . . 34 km
„ Lückenmühle . . . . . . 41 „
„ Remptendorf . . . . . . 44 „
„ Friesau-Ebersdorf . . . . 47 „
„ Lobenstein (Reuss) . . . 54 „

Deutsche Eisenbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel.) Vom 6. October an ist die Ostpreussische Südbahn, ferner vom Tage ihrer demnächst erfolgenden Betriebseröffnung ab die Localbahn Meckenbeuren—Tettnang dem vorbezeichneten Nothstandstarife beigetreten.

Bayerisch-Schweizerischer Getreide-Ausnahmetarif (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. October 1894. (Ausnahmefrachtsätze für Sendungen nach Lindau trs.) Mit 15. October traten nachstehende Ausnahmefrachtsätze für Sendungen nach Lindau trs. in Kraft:

Reexpeditions-gruppe	Entfernungen bis Lindau km	Nach Lindau trs. von	a | b Schnittsätze in Centimes für 100 kg
A	437	Stammbach	169
A	431	Falls-Gefrees	166
A	426	Marktschorgast-Berneck	165

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Maschinensendungen nach Russland.) Für eiserne Maschinen und Maschinentheile des deutschen Specialtarifes I, welche schweizerischer Herkunft und nach Russland oder Finnland bestimmt sind, wird auf die tarifmässigen Frachtsätze zwischen Waldshut, Schaffhausen und Singen einerseits und Eydtkuhnen transit und Alexandrowo transit andererseits gegen Vorlage von Duplicatfrachtbriefen eine Rückvergütung von 9 Pfg. für 100 kg von der Verwaltung der grossh. Badischen Staatseisenbahnen gewährt.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Ermässigter Tarif für Mostäpfel und Mostbirnen.) Für Mostäpfel und Mostbirnen in Wagenladungen zu 10.000 kg ist mit Giltigkeit vom 14. October ein ermässigter Tarif für die Strecken der Französischen Ostbahn ab Paris—La Villette nach Amanweiler, Avricourt und Alt-Münsterol Grenze in Kraft getreten. Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1912	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Roheisen der Position E–8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mürzzuschlag transit	Kohleben	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Aufgabe als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	kr. 3·5		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von dem Sägewerke in Arzbach, bezw. von dem Eisenwerke in Kohleben zur Aufgabe gelangen oder an dieses Werk adressirt sein
				Neuberg	Kohleben (oder vice versa)					4·5				
			Eisen der Position E–6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mürzzuschlag transit	Kohleben	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen				3·5				
			Holz der Position H–19 und 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Arzbach	Mürzzuschlag	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen				5·5				
				Arzbach	Kohleben					4·5				
				Kohleben	Mürzzuschlag (oder vice versa)					2·94				
			Holzkohle	Arzbach	Kohleben	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens für 10000 kg pro verwendeten Wagen				3·24				
				Mürzzuschlag	Kohleben					3·50				
			Stein- und Braunkohle der Position K 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mürzzuschlag transit	Kohleben	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens				3·0				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg a)	b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr. ö.W.		Centim.					
1913	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art in beliebiger Verpackung	Erdweis	Bregenz transit	a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief Die Frachtsätze finden Anwendung auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter, ferner auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margarethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit oder St. Margrethen transit zu lauten	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif Theil II, Heft 1 der k. k. österr. Staatsbahnen (Neuauflage vom 1. Jänner 1895), bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Verkehr, Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1893	183	122	326	195	Verschieden, je nach dem Courstande	Im Kartirungswege		
					Buchs transit				178	119	326	191				
					Lindau transit				183	122	326	195				
					St. Margrethen transit				185	123	331	197				
				Suchenthal	Bregenz transit				185	123	331	197				
					Buchs transit				183	122	331	195				
					Lindau transit				185	123	331	197				
					St. Margrethen transit				188	125	336	200				
1914	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Nüsse	zwischen den in der nachstehenden Tabelle angeführten Relationen		Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 5. December 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif für den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze		Die ermässigten Frachtsätze sind aus der nachstehenden Tabelle zu entnehmen			Im Kartirungswege		

Von	Nach Augsburg	Bamberg	München C.B.	Neu-Ulm	Nürnberg C.B.	Regensburg	Würzburg
	Frachtsätze per 100 kg in Centimes						
Bacau	852	817	827	882	807	783	846
Jasi	849	814	824	879	804	780	843
Pascani	819	784	794	849	774	750	813
Roman	836	801	811	866	791	767	830
Targul-Frumos	833	798	808	863	788	764	827

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1915	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzsägespäne aus der Pos. H. 27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hüttau	Bischofshofen, Werfen, Hallein, Salzburg, St. Johann im Pongau, Schwarzach-St. Veit, Lend-Gastein, Bruck-Fusch, Seekirchen und Strasswalchen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	der Classe C	des Ausnahmetarifes II des jeweils giltigen Local-Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A	Verschieden	Im Kartirungswege		
1916	Böhmischen Commercialbahnen		Kohle	Rokycan	Miröschau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zum Localtarif „Theil II" der Böhm. Commercialbahnen, giltig vom 1. Jänner 1895	kr. 6·0	kr. 4·5	kr. 1·5	Im Kartirungswege		
			Coaks			Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			6·0	4·5	1·5			
1917	Südbahn-Gesellschaft		Grieskohle	Hrastnigg	Kühnsdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis Ende December 1895	Localtarif	Heller 82	Heller 67	Heller 15	Im Kartirungswege		
1918	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Lepsény Polgárdi Szabad-Batthyán	Stationen der Strecke Hetzendorf — Payerbach — Reichenau inclus. Laxenburg, dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	171 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Insoweit sich der normale Tarif nicht ohnehin billiger stellen sollte
1919	Südbahn-Gesellschaft		Locomotive und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Hetzendorf-Grenze	Wr. Neustadt und vice versa	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Sendungen müssen von Organen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen an die Locomotivfabrik in Wr. Neustadt, bezw. von dieser an Organe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zur Aufgabe gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Besteht kein directer Tarif	—	26	—	Im Kartirungswege		
				Leobersdorf				Localtarif	Heller 18	Heller 10	Heller 8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1920	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	Eisenerz Krumpenthal Erzberg Prebichl Vordernberg-Markt	Donawitz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	14·84 14·34 12·44 11·04 7·94	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Roheisen	Eizenerz Krumpenthal	Donawitz via Vordernberg					14·64 14·64				
				Eisenerz Krumpenthal	Leoben S.B. via Vordernberg					16·0 16·0				
				Donawitz	Eisenerz via Vordernberg					14·64				
			Kohle, mineralische	Leoben S.B. Donawitz	Eisenerz via Vordernberg					14·7 13·34				
				Leoben S.B. Donawitz	Krumpenthal via Vordernberg					14·7 13·34				
				Leoben S.B. Donawitz	Erzberg via Vordernberg					13·8 12·44				
				Leoben S.B. Donawitz	Prebichl via Vordernberg					12·4 11·04 kr. ö. W.				
1921	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	1. Eisenerz 2. Krumpenthal Verladestelle	Zeltweg	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	1) 25·0 kr. 2) 25·5 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
1922	Südbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Pöltschach transit	Zágráb S.B.	Sendungen müssen von Stationen der Localbahn Pöltschach-Gonobitz provenieren. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Abladen hat durch die Partei, resp. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zum Localtarife	h 62	h 54	h 8	Im Kartirungswege		
					Sziszek				78	72 incl. ungar. Steuer	6			
1923	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose (Holzzellstoff)	Josefihütte	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Abfertigung der Sendungen hat mit directen, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre zu erfolgen. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs pro Tonne 1000 kg 23·46	Variabel	Kartirung		
					Pontebba transit					23·32				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1924	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Melasse, Spodium, Kohle und Coaks, sowie Steine der Classe C	Poříčan transit (für Sendungen von Stationen der Hauptbahn und deren Anschlussbahnen)	Sadska	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen und unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	5·20 kr.	4·95 kr.	0·25 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Sadska: Gegen Vorlage von bahnämtlich bestätigten Consignationen, in welchen alle Zuckersendungen zu verzeichnen sein werden, welche in Sadska nach Stationen der Hauptbahn und darüber aufgegeben werden. Bei Sendungen nach Sadska: Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	Für diejenigen Relationen, für welche in den Tarifen von oder nach Sadska rücksichtlich der Strecke Sadska—Poříčan transit die nebigen ermässigten Frachtsätze oder noch billigere Antheile bereits eingerechnet sind, entfällt jede Rückvergütung
			Zucker	Sadska	Poříčan transit (für Sendungen nach Stationen der Hauptbahn und deren Anschlussbahnen)				8·0 kr.	6·0 kr.	2·0 kr.			
1925	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik	Vlarapass	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 38	kr. 31·2	kr. 6·8	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1897	
				Ungar.-Ostra					40	32·8	7·2			
1926	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Poříčan	Prag St.E.G.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 10·6	kr. 10·0	kr. 0·6	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	Das Aus- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Lieben St.E.G.				9·0	8·0	1·0			
1927	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Thonschiefer (gemeine Thonerde) lose oder in Säcken verpackt	Střebichovic-Vinařic	Prag St.E.G. (Hrabovka transit)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	21·2 kr.	12·5 kr.	8·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1897	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1928	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Garne der Positionen G 3 und 4 im Tarife, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Nachod (oder vice versa)	Wekelsdorf	**160 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	10 kr.		Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbriefe bezüglich der Sendungen von Nachod nach Wekelsdorf und der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe rücksichtlich der Sendungen von Wekelsdorf nach Nachod. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 einzureichen	
1929	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter, mit Ausnahme jener Artikel, deren Auf- oder Abladen dem Absender oder dem Empfänger tarifmässig obliegt, sowie jener Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gemacht wurden, dass das Abladen durch die Arbeiter auf Kosten der Partei zu erfolgen hat, ferner mit Ausnahme von mineralischer Kohle und Coaks	In allen Relationen von oder nach Bełkowic-Melnik			Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	•		0·8 kr. pro 100 kg (als Nachlass von der Manipulationsgebühr)	Im Rückvergütungswege	**Bei Aufgabsgütern:** Orig.-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend; **bei Abgabsgütern:** Orig.-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Die Documente, welche die bahnämtliche Bestätigung tragen müssen, dass das Auf-, bezw. Abladen durch die eigenen Arbeiter der Partei erfolgt ist, sind längstens Ende März 1897 vorzulegen	Diese Begünstigung gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Bełkowic-Melnik in directer Schienenverbindung stehen. Die bezüglichen Güter müssen auf der betreffenden Schleppbahn befördert werden
1930	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter der Classen I	Leitomischl (oder vice versa)	Olmütz St.E.G.	Bei directer Bahnbeförderung via Chotzen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	kr. 96·6	kr. 81·6	kr. 15·0	Im Rückvergütungswege	Für Sendungen von Leitomischl: Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Für Sendungen nach Leitomischl: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
			II						65·9	61·9	4·0			
			Sperrige Güter						119·0	111·0	8·0			
			I	Leitomischl (oder vice versa)	Inländischen Stationen ab Chotzen in der Richtung gegen Bodenbach-Braunau, bezw. Halbstadt und gegen Olmütz (Olmütz exclusive)				Verschieden		5·0			
			II								2·0			
			Sperrige Güter								6·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1931	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Abfälle, Baumwollwaaren, Baumwolle, rohe, und Garne der Classen I, II, A und B	Braunau loco oder vice versa	Böhmisch-Trübau loco	Unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	Verschieden	Zehn Percent	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1897	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden, und muss die erfolgte Abfuhr in B.-Trübau, resp. Braunau bahnämtlich bestätigt sein
1932			Borke und Lohe	Tischnowitz Drasow Gurein Zinsendorf Rečkowitz Königsfeld Poysdorf	Brünn St.E.G.	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen			kr. 15·1 13·1 10·7 9·5 7·5 6·7 30·8	kr. 13·4 11·4 9·0 7·8 5·8 5·0 21·9	kr. 1·7 1·7 1·7 1·7 1·7 1·7 8·9		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1933			Brod	Gaya	Bisenz-Pisek transit	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut			12 kr.	10 kr.	2 kr.		Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1897	
1934			Drainröhren	Frättingsdorf	Znaim St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen. Aufladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen			16·8 kr.	13·5 kr.	3·3 kr.		Auf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
1935			Künstlicher Dünger incl. Ammoniak, schwefelsaures, und Chilisalpeter (Natronsalpeter) zum Düngen	Lanzendorf-Rannersdorf	Marchegg St.E.G. Bruck a. d. L. St.E.G.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Verschieden	12 kr. (Marchegg) 10 kr. (Bruck a. d. L.)	Verschieden		Auf die reclamirende Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
1936			Eisen (roh) aller Art der Classe C	Wildenschwert transit	Stefanau	Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			25·2 kr.	21·1 kr.	4·1 kr.		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1937	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Wlkosch-Keltschan	Bisenz-Pisek transit	**250 Tonnen.** Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	8·8 kr.	8·0 kr.	0·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1938			Rohpetroleum	Olmütz St.E.G. transit	Elbeteinitz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896			19·7 kr.			Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	Nebenstehende Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche für mit den Stationen Elbeteinitz und Pardubic in Geleiseverbindung stehende Petroleum-Raffinerien bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung
					Pardubic St.E.G.					16·6 kr.				
1939			Güter des Specialtarifes 1	Bisenz-Pisek transit oder vice versa	Gaya	**2000 Tonnen.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896		12 kr.	10 kr.	2 kr.		Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Gaya: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen mittelst Consignation längstens bis Ende März 1897	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1940			Sand	Bisenz-Pisek transit		**600 Tonnen.** Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendet. Wagen und unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896		kr.	kr.	kr.		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Gaya				8·7	7·2	1·5			
					Nemotitz				12·3	8·4	3·9			
1941			Sand	Čerma-Jeleni		Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896		kr.	kr.	kr.		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Chotzen				6·6	5·6	1·0			
					Hohenmauth				11·8	8·7	3·1			
					Cerekvic-Böhm. Hruschau				15·0	10·8	4·2			
					Leitomischl				18·2	12·9	5·3			
					Böhm.-Trübau				13·4	11·4	2·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1942	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Schönpriesen loco, Nestomitz (Zuckerfabrik)	Prag St.E.G. (Hrabovka transit) (für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Budweis und für Budweis inclus., jedoch excl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. November 1894	50·5 kr.	34·0 kr.	16·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
1943	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classe I	Hermsdorf-Oelberg	Halbstadt St.E.G. transit (für Sendungen nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	9 kr.	5 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Seitens der Stationsorgane in Halbstadt die Bestätigung tragen müssen, dass die bezüglichen Sendungen nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. weitergesendet wurden. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
1944	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classe A, B und C, sowie der Specialtarife 2 und 3 (excl. Kohle)	Aussig St.E.G. transit oder vice versa	Nestersitz-Pömmerle	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden		2 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Nestersitz-Pömmerle: Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend. Bei Sendungen nach Nestersitz-Pömmerle: Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Vorzulegen bis längstens Ende März 1897	Die Sendungen müssen von Stationen der A.T.E. oder deren Hinterbahnen, von Stationen der Oe.N.W.B. und der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha stammen und an ein Etablissement in Nestersitz, welches mit der Station durch ein Geleise verbunden ist, adressirt sein, bezw. von einem solchen Etablissement nach den vorgenannten Stationen aufgegeben werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1945	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Classen (exclusive Mehl, Mahlproducte und Kohle)	Wien St.E.G.	Grammat-Neusiedl loco (oder vice versa)	Unter Aufrechthaltung der für diese Classen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1894	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Grammat-Neusiedl: Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend. Bei Sendungen nach Grammat-Neusiedl: Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfänger lautend. Vorzulegen bis längstens Ende März 1897	
			I						16·4	9·0	7·4			
			II						12·2	8·0	4·2			
			A						12·0	8·0	4·0			
			B						11·5	8·0	3·5			
			C						8·7	8·0	0·7			
1946			Steine, welche nach den gemeinsamen Bestimmungen im Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893 zur Classe B und C gehören	Nachod	Halbstadt St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe B, bezw. der Classe C bestehenden Tarifbestimmungen		Localtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1894	Classe B				Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
									15·9	13·9	2			
									Classe C					
									11·6	9·6	2			
1947			Spodium	Hohenmauth (L.B.)	Stationen in der Richtung gegen Prag St.E.G. via Chotzen (oder vice versa)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf-, bezw. Abladen in Hohenmauth hat die Partei zu besorgen		Localtarif	Nachlass von der Manipulationsgebühr		2 kr.		Bei Sendungen von Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Absender lautende Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe bei Wagenladungen. Bei Sendungen nach Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Auf diesen Documenten, welche spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, ist Seitens der Station Hohenmauth zu bestätigen, dass das Auf-, bezw. Abladen durch Organe der Partei vorgenommen wurde	
			Melasse und Osmewasser								2 kr.			
			Zucker der Classen II und A								4 kr.			

Ausgeschlossen von der Rückvergütung der nebenstehenden Manipulationsgebühren sind alle Sendungen, für welche ermässigte Kartirungsfrachtsätze oder ermässigte Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung gelangen oder welche von einer Station der Localbahn Chotzen-Leitomischl (einschliesslich Chotzen) nach Hohenmauth oder umgekehrt zur Beförderung gelangen, sowie solche Sendungen, die von Hohenmauth via Chotzen nach Stationen in der Richtung B.-Trübau und Nachod oder vice versa verfrachtet werden. Das Zugeständniss gilt nur für mit der Station Hohenmauth in directer Schienenverbindung stehende Etablissements

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1948	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Bruck a. d. L. St.E.G. (Localbahn)	Wien St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	20·8	14·3	6·5	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1897, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
					Simmering St.E.G.				19·6	14·3	5·3			
					Schwechat-Kledering				17·6	14·3	3·3			
				Götzendorf (St.E.G.)	Wien St.E.G.				12·0	9·1	2·9			
				Trautmannsdorf					16·4	9·9	6·5			
				Wilfleinsdorf					18·8	12·3	6·5			
				Rohrau					20·8	19·1	1·7			
			Die nebigen Frachtsätze haben auch auf solche Getreidesendungen rücksichtlich der St.E.G.-Strecke von den genannten Stationen bis Wien (St.E.G.) Giltigkeit, welche: a) zum Localtarife bis Wien (St.E.G.) abgefertigt und von da nach der Südbahn oder den westlichen k. k. Staatsbahnen weitergesendet werden, und b) mit directe nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden.											
									kr.	kr.	kr.			
1949				Trebitsch	Okříško	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896		8·8	6·8	2·0		Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, längstens bis Ende März 1897	
									kr.	kr.	kr.			
1950			Getreide	Wien St.E.G.	Götzendorf (St.E.G.)	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen		Localtarif	12·0	9·1	2·9	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	Die nebigen Frachtsätze haben auch für solche Getreidesendungen rücksichtlich der St.E.G.-Strecke ab Wien nach den genannten Stationen Giltigkeit, welche: a) von der Südbahn oder den westlichen k. k. Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Localtarif an die Bestimmungsstation weiter gesendet werden, und b) von Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden
					Trautmannsdorf				16·4	9·9	6·5			
					Wilfleinsdorf				18·8	12·3	6·5			
					Bruck a. d. L. St.E.G. (Localbahn)				20·8	14·3	6·5			
					Rohrau				20·8	19·1	1·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1951	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Trebitsch St.E.G. Okřiško St.E.G. (loco u. transit) (für Sendungen von Stationen der Oe.N.W.B. bis inclusive Wolframitzkirchen, Kuttenberg, Chrudim und von Stationen der k.k.ö.St.B. via Iglau)	Gross-Meseritsch	1000 Tonnen.*) Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 18·8 23·6	kr. 13·8 18·6	kr. 5·0 5·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen	Das Abladen der Getreidesendungen in Gross-Meseritsch haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Mehl und Mahlproducte	Gross-Meseritsch	Trebitsch St.E.G. Okřiško St.E.G. (loco u. transit) (für Sendungen nach Stationen der Oe.N.W.B. bis inclusive Wolframitzkirchen, Kuttenberg, Chrudim und nach Stationen der k.k.ö.St.B. via Iglau)	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut			Verschieden	13·8 18·6	Verschieden		Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe	
1952			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Gross-Meseritsch oder Rudikau	Kanitz-Eibenschitz Brünn St.E.G. Kromau Wolframitz Mislitz Grussbach-Schönau Possitz-Joslowitz Laa Frättingsdorf Mistelbach Wolkersdorf Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Okřiško St.E.G.	3000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	kr. 19·0 18·3 20·8 21·5 23·4 26·4 27·5 28·2 31·2 33·2 38·2 43·4 13·1		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 einzusenden sind	
1953			Holz a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Prag St.E.G. (Hrabovka) transit (für Sendungen von Zbirov und Holoubkau)	Schönpriesen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	ad a) 36·3 kr. ad b) 30·7 kr.	ad a) und b) 26·1 kr.	ad a) 10·2 kr. ad b) 4·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	

*) Die während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses von Mislitz und Namiest loco nach Gross-Meseritsch verfrachteten Getreidetransporte, sowie die von Gross-Meserisch nach Mislitz und Namiest loco zur Aufgabe gelangenden Mehltransporte werden in das bedungene Minimalquantum von 1000 Tonnen zwar eingerechnet, jedoch nicht bonificirt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1954	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Prag St.E.G.-Hrabovka trans. (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle—St. Andrä-Wördern)	Aussig St.E.G. Hrobec Lobositz Raudnic Theresienstadt	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahn-verbandes vom 1. November 1894	Verschieden	25·1 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
					Schönpriesen					26·1 kr.				
1955			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Okřisko St.E.G.	Brünn St.E.G.	**1000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			21 kr.	19·4 kr.	1·6 kr.			
1956			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Müglitz	Kolin St.E.G.	**2000 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	kr. 32·0	Verschieden		Auf die reclamirende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
				Lukavec						31·0				
				Hohenstadt						30·0				
				Hochstein						29·5				
				Budigsdorf						29·0				
				Sichelsdorf						28·0				
				Landskron						27·5				
				Triebitz						27·5				
				B.-Trübau						27·5				
				Zwittau						29·5				
1957			Mehl und Mahlproducte	Bruck a. L. St.E.G.Localb.	Wien, Bahnhof der Oe.U.St.E.G.	**500 Tonnen.** Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut			kr. 20·8	kr. 15·3	kr. 5·5		Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	
				Wilfleinsdorf					18·8	13·3	5·5			
				Trautmannsdorf					16·4	10·9	5·5			
				Götzendorf St.E.G.					12·0	9·3	2·7			
				Götzendorf Localbahn					16·0	12·9	3·1			
				Gr.-Neusiedl					12·0	9·0	3·0			
				Himberg					9·6	8·0	1·6			
				Lanzendorf-Rannersdorf					8·0	7·0	1·0			
				Bruck a. L. St.E G.Localb.		**2000 Tonnen.** Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut			20·8	14·3	6·5			
				Wilfleinsdorf					18·8	12·3	6·5			
				Trautmannsdorf					16·4	9·9	6·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1958	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Starkoč transit		Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe und die diesbezüglichen Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der Bahnorgane bestätigt sein muss, dass das Abladen der Sendungen von der Partei innerhalb der festgesetzten Frist besorgt wurde. Die Documente sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	
					Braunau				15·8	12·8	3·0			
					Hermsdorf-Oelberg				15·1	12·1	3·0			
					Halbstadt				13·6	10·6	3·0			
					Wekelsdorf				11·6	8·6	3·0			
					Matha-Mohren				10·5	7·5	3·0			
					Politz				9·0	6·0	3·0			
					Hronow				7·7	4·7	3·0			
					Nachod				5·8	4·7	1·1			
					Neustadt a. M.				5·6	4·7	0·9			
					Bohuslavic-Černčic				6·9	4·7	2·2			
					Opočno				8·4	5·4	3·0			
					Tyništ				12·3	9·3	3·0			
					Borohradek				14·4	11·4	3·0			
					Čerma-Jeleni				15·6	12·6	3·0			
					Oujezd				16·8	13·8	3·0			
					Chotzen				18·2	15·2	3·0			
1959				a) Frättingsdorf b) Neubau-Kreuzstätten		**2500 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer ad a) / ad b)	ad a) / ad b)	ad a) / ad b)		Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	
					Raasdorf				13·1 / 11·5	11·7 / 10·4	1·4 / 1·1			
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				15·5 / 13·3	14·1 / 12·2	1·4 / 1·1			
					Schönfeld-Lassee				17·1 / 14·0	15·7 / 12·9	1·4 / 1·1			
					Marchegg St.E.G.				18·0 / 16·1	16·6 / 15·0	1·4 / 1·1			
1960			Kalksteine, Bruchsteine und Schotter	Mannersdorf	Simmering (St.E.G.)	**Für das innerhalb der Giltigkeit des Zugeständnisses 5000 Tonnen übersteigende Quantum.** Aufgabe in vollen Wagenladungen: Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	9 kr.	7 kr.	2 kr.		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1961			Frachtgüter aller Art	Raudnic	Diversen Stationen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893			0·8 kr. pro 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr		Bei den Abgabsgütern: Orig.-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei den Aufgabsgütern: Eine vom Stationschef in Raudnic vidirte Consignation. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	Bahnämtlicherseits muss in den bezeichneten Documenten bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde
				oder vice versa										

Von der Begünstigung sind ausgeschlossen: Bei der Aufgabe: Die Güter der Classen B und C und der Sp.-T. 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. Bei der Abgabe: Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat.

Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Raudnic in directer Schienenverbindung stehen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1962	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Gross-Meseritsch	Trebitsch St.E.G.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 250 Tonnen.** Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	18·8 kr.	13·8 kr.	5·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Das Abladen der Sendungen in Trebitsch haben die Parteien zu besorgen
1963			I. Wagenladungsgüter der Classe C*)	I. Diversen Stationen	Bisenz-Pisek	Sendungen müssen über die gesellschaftlichen Linien anlangen und durch Arbeiter der Partei abgeladen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif			0·8 kr. pro 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr		Bei den Abgabsgütern: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; bei den Aufgabsgütern hingegen Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens Ende März 1897. Auf den bezeichneten Documenten muss durch die Station Bisenz-Pisek bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen thatsächlich durch Organe der Partei erfolgt ist	*) Gilt nur für Sendungen für oder aus Etablissements, welche mit Bisenz-Pisek in Geleiseverbindung stehen
			II. { Rübenschnitze und Presslinge*)	II. Bisenz-Pisek	Stationen des mähr. Transversalnetzes der St.E.G. oder der Waagthallinie der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Sendungen müssen durch Arbeiter der Partei verladen werden								
1964			Steine der Classen II, A, B und C	Wildenschwert St.E.G. loco	Brünn St.E.G.	**500 Tonnen.** Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Verschieden		24·2 kr.	Verschieden		Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1897	
						Für das 500 t überschreitende Quantum				kr. 22·7				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1965	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gerste	Grammat-Neusiedl	Wien St.E.G. (und vice versa)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	12·0 kr.	9·1 kr.	2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen **von Grammat-Neusiedl nach Wien:** auf den Reclamanten als Absender lautende Duplicat-Frachtbriefe; bei den Sendungen **von Wien nach Grammat-Neusiedl:** auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis 31. März 1897 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
1966	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Bruck a. d. L. transit (für Sendungen von den Stationen der Strecke Pandorf—Komárom-Uj-Szöny der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und von der Station Rajka der Oesterr.-ungar. Localeisenbahn)	Gross-Schwechat (via Götzendorf—Fischamend)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Verschieden		4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
1967	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter (excl. Kalksteine zur Verwendung in Zuckerfabriken und Kalkbrennereien)	Kalk-Podol	Pardubic (St.E.G.) loco	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	16·9 (Kreuzer)	8 (Kreuzer)	8·9 (Kreuzer)	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1897, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Prachovic					16·5 (Kreuzer)	8 (Kreuzer)	8·5 (Kreuzer)			
1968	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Bojkowitz	Butschowitz	**1500 Tonnen.** Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz vom 1. Jänner 1895	27·0 (Kreuzer)	25·0 (Kreuzer)	2·0 (Kreuzer)	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	Die während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses von einer und derselben Partei von Bojkowitz nach Butschowitz verfrachteten Brennholzsendungen werden in das Quantum von 1500 Tonnen einbezogen
				Nezdenitz					27·0 (Kreuzer)	25·0 (Kreuzer)	2·0 (Kreuzer)			
			Holz der Classe C (exclusive Brennholz)	Bojkowitz					27·0 (Kreuzer)	25·0 (Kreuzer)	2·0 (Kreuzer)			
				Nezdenitz					26·2 (Kreuzer)	25·0 (Kreuzer)	1·2 (Kreuzer)			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1969	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regietransporte der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) transit oder vice versa	Marchegg (St.E.G oder K.F.N.B.) transit	Aufrechthaltung der giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen Bei Expedition als Eilgut für gewöhnliche Eilgüter ermässigte Eilgüter Bei Expedition als Frachtgut für Güter der Classe I " " II " " A " " B " " C des Specialtarifes 2	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	90·0 33·5 32·5 22·9 22·0 18·0 15·3 17·0	33·5 32·5 22·9 22·0 18·0 15·3 13·1 13·1	56·5 1·0 9·6 0·9 4·0 2·7 2·2 3·9	Im Rückvergütungswege	Auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder deren Dienststellen als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, einzureichen spätestens bis Ende März 1897	Die Sendungen müssen mit directe von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) nach Zsolna (K.O.B.), bezw. vice versa lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden
1970	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mehl und Getreide	In allen Relationen nach oder von Rossitz-Pendorf			Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localtarif	0·8 kr. pro 100 kg als Nachlass von der Manipulationsgebühr			Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe oder Aufgabs-Recepisse bei den Aufgabsgütern und Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Orig.-Frachtbriefe bei den Abgabsgütern spätestens bis Ende März 1897	Diese Begünstigung gilt nur für jene Sendungen, deren Aufladen in die Eisenbahnwagen, bezw. deren Abladen aus denselben von der Partei durch ihre Arbeiter und auf ihre eigenen Kosten innerhalb der hiefür tarifmässig festgesetzten Zeitfrist besorgt wird
1971	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zucker der Classe II	Ungarisch-Hradisch transit	Vlarapass	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	38 kr.	31·2 kr.	6·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Orig.-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1897	
1972	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Sandstein, roh behauen	Nachod	Halbstadt St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1894	11·6 kr.	9·6 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe spätestens bis Ende März 1897	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1973	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Wien St.E.G.	Hainburg	**600 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	29·9 kr.	21·5 kr.	8·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe und die correspondirenden Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens der Stationsorgane bestätigt sein muss, dass das Auf- und Abladen der Sendungen durch Organe der Partei besorgt wurde. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1897 vorzulegen	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1974	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Malz und Getreide	Himberg	Wien St.E.G. loco Simmering St.E.G. loco oder vice versa	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 9·6 8·4	7·0 7·0	2·6 1·4	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe bei Sendungen von Himberg und der Original-Frachtbriefe bei Sendungen nach Himberg, längstens bis Ende März 1897	

Notiz. Der Frachtsatz für Getreide hat rücksichtlich der Strecke Wien St.E.G.—Himberg auch Giltigkeit für solche Sendungen, welche
a) von der Südbahn oder den westlichen Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Localtarife nach Himberg weitergesendet werden;
b) von Himberg nach Wien St.E.G zum Localtarife abgefertigt werden und für Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen bestimmt sind;
c) von oder nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit nach oder von Himberg direct lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden.

Der Frachtsatz für Malz gilt rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. auch für jene Sendungen, welche Wien St.E.G. transitiren und nach Stationen bestimmt sind, für welche ab Himberg keine directen Frachtsätze bestehen, und für welche demnach bei Abfertigung via Wien rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. der officielle Frachtsatz zur Berechnung gelangt.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1975	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter aller Art	Moravan	Diversen Stationen oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	Nachlass von der Manipulationsgebühr		0·5 kr. pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	**Bei den Abgabsgütern:** Orig.-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine vom Stationschef in Moravan vidirte Consignation. Die Documente sind spätestens Ende März 1897 vorzulegen	Bahnämtlicherseits muss in den bezeichneten Documenten bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde

Von der Begünstigung sind ausgeschlossen **bei der Aufgabe:** Die Güter der Classen B und C und der Specialtarife 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. **Bei der Abgabe:** Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat. Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Moravan in directer Schienenverbindung stehen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1976	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Salz der Posit. S 5 im Tarife „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Bisenz-Pisek transit (oder vice versa)	Gaya	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	12 kr.	10 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; bei Sendungen von Gaya: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Diese Documente sind mittelst Consignation längstens bis Ende März 1897 in Vorlage zu bringen	Das Auf- und Abladen der Sendungen in Gaya haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1977	Oesterr. Nordwestbahn		Kohle; Güter aller Art (exclusive Kohle)	Aussig Oe.N.W.B.	Schreckenstein	Kohle: Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen; Güter aller Art (exclusive Kohle): Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch von 2 fl. pro Wagen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Güterclassen bestehenden Tarifvorschriften	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	a) 1·5 kr.; b) 1·5 kr.; c) 2·0 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtdocumente, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, bis Ende März 1897	Die Frachtsätze gelten nur für solche Transporte, welche an ein mit der Station Schreckenstein in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressirt sind und demselben in Schreckenstein thatsächlich zugeschoben werden, und zwar gelangen die Sätze ad a) und c) für Transporte von der A.T.E., der Frachtsatz b) für Transporte von der chemischen Fabrik in Aussig zur Anwendung
1978	Oesterr. Nordwestbahn		Güter aller Art	Wisočan Oe.N.W.B. transit (und umgekehrt)	Prag Oe.N.W.B. (Anglobank)	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	2 Gulden ö. W. per zweiachsigen Wagen inclus. aller Nebengebühren	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Frachtdocumente	

Der Frachtsatz gilt nur für solche Tansporte, welche von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der Böhm. Nordbahn, der Buschtěhrader Bahn oder der Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (westlich und nördlich von Kolin) herstammen, erst in Wisočan auf die Oesterr. Nordwestbahn eintreten und im Lagerhause der Anglobank in Prag eingelagert werden oder umgekehrt von dem Lagerhause der Anglobank in Prag nach Stationen der genannten Bahnverwaltungen aufgegeben werden und via Wisočan zum Austritte gelangen müssen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1979	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Radfelgen	Andrychau	Oswiecim	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	24·1 kr.	9·0 kr.	15·1 kr.	Im Kartirungswege		
1980	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Spiritus bei Aufl ieferung in beliebigen Mengen	Andrychau oder umgekehrt	Biala	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	13·7 kr.	10·0 kr.	3·7 kr.	Im Kartirungswege		
1981	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten, auch Dungkalk und Saturationsschlamm	Troppau	Mladetzko	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	10·7 kr.	8·0 kr.	2·7 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird der im Verordnungsblatte Nr. 147 vom 22. December 1894 sub fortl. Nr. 2676 für Kalk, gebrannten, von Troppau nach Mladetzko publicirte ermässigte Frachtsatz unterboten und ausser Kraft gesetzt
1982	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Flachs, gebrecht und gehechelt, Phormium und Hanf in Ballen (ausgenommen Jute, Manila- und Calcutta-Hanf)	Bamberg Dillingen a. d. Donau Füssen Immenstadt Kempten Oberdorf bei Biessenhofen und umgekehrt	Triest oder Fiume	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr zur Beförderung gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 18 6, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	37·51 31·43 32·97 27·86 28·76 30·66 Francs pro Tonne = 1000 kg	30·70 29·00 30·10 27·30 28·20 27·80	6·81 2·43 2·87 0·56 0·56 2·86	Kartirung		
1983	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	Karlsbad	Pontebba transit Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief Die Abfertigung hat mit directe nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen im Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zu erfolgen. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	26·41 23·23 Francs pro Tonne 1000 kg	Variabel	Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1984	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Holz der Pos. H. 19, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hermagor	Nötsch am Dobratsch	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	15 kr.	12 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1985	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Eichenholz aus der Position H. 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Karapcziu a. S.	Radautz	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	20·0 kr. ö. W.	11·5 kr. ö. W.	8·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von der k. k. Forst- u. Domänenverwaltung in Kuczurmare an die k. k. Forst- u. Domänenverwaltung in Mardzina zur Aufgabe gebracht werden

Mühlkreis-Bahn.

Bei der Mühlkreis-Bahn dürften demnächst nachstehende Stellen zur Besetzung gelangen:

1 Stationsbeamter, Bezüge: 50 fl. Gehalt nebst Naturalquartier.

2 Stations-Unterbeamte, Bezüge: 45 fl. Gehalt nebst Naturalquartier.

Unterofficiere, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 anspruchsberechtigt sind und die erforderliche Eignung für diese Dienstesposten besitzen, wollen ihre entsprechend belegten Gesuche bis Ende November 1895 bei der Betriebsleitung der Mühlkreis-Bahn in Urfahr, Kaarstrasse Nr. 18, einbringen.

Urfahr, am 18. November 1895.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 137. **Wien, 26. November 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 9. November 1895, Z. 58.599, an die Verwaltung der k. k. priv Oesterr. Nordwestbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Abänderung der Tarifbestimmungen für Equipagen.

Der Staatseisenbahnrath hat zufolge eines in der Sitzung vom 6. November d. J. gefassten Beschlusses angesichts der für die inländische Wagenbau-Industrie äusserst nachtheiligen Wirkungen der in den Nachtrag VIII zum gemeinsamen Tariftheile I aufgenommenen Bestimmung, betreffend die Tarifirung von gepolsterten oder lackirten Wagenkasten, wie unzerlegte Equipagen, das Handelsministerium ersucht, den laut Mittheilung der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen für die nächste Eisenbahn-Directoren-Conferenz von derselben in Aussicht genommenen Antrag auf Einführung analoger Bestimmungen bezüglich der Frachtberechnung von Equipagen und sonstigen Strassenfahrzeugen, wie solche in Deutschland bestehen, der Directoren-Conferenz zur ehesten Berathung und Beschlussfassung auf das wärmste zu empfehlen.

Wie aus den gegen seinerzeitigen Rückschluss mitfolgenden Eingaben der Handels- und Gewerbekammer Olmütz vom 5. October d. J., Z. 1716/H.-M., und der Wiener Handels- und Gewerbekammer vom 31. October d. J., Z. 8231, hervorgeht, haben auch die österreichischen Wagenfabrikanten das gleiche Ansuchen unter Hinweis auf den Umstand gestellt, dass die erwähnte Bestimmung des Nachtrages VIII zum gemeinsamen Tariftheile I die ohnehin nur unter grossen Schwierigkeiten arbeitende österreichische Wagenindustrie auf das empfindlichste schädige und insbesondere geeignet sei, den in dem letzten Jahrzehnte tief gesunkenen Export von Equipagen vollständig lahmzulegen.

Angesichts des Umstandes, dass die Bestimmungen des gemeinsamen Tariftheiles I über die Frachtberechnung bei Equipagen und sonstigen Strassenfahrzeugen in der That Härten enthalten, welche im Interesse der inländischen Wagenindustrie eine baldige Abhilfe wünschenswerth erscheinen lassen, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, den oberwähnten Antrag mit thunlichster Beschleunigung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen, und glaubt das Handelsministerium auf ein Entgegenkommen in dieser Frage umsomehr rechnen zu können, als sich nach dem deutschen Gütertarife die Tarifirung von Strassenfahrzeugen theilweise höher stellt als für zerlegte Equipagen nach dem gemeinsamen Tariftheile I.

Mit Rücksicht darauf, dass die Durchführung der gedachten Massnahme im Wege einer Aenderung des gemeinsamen Tariftheiles I selbst bei dem weitestgehenden Entgegenkommen der geehrten Bahnverwaltungen immerhin einige Zeit erfordern dürfte, bei Weiterbestand der derzeitigen Tarifbestimmungen jedoch eine wesentliche Reduction des Betriebes der Wagenfabriken, Entlassung von Arbeitern u. s. w. zu befürchten ist, werden die geehrten Bahnverwaltungen dringendst eingeladen, wenn einzelne Etablissements für besonders zu bezeichnende Relationen um Ermässigungen im Sinne der deutschen Tarifirung einschreiten sollten, diesen Wünschen vorläufig durch Gewährung entsprechender Specialbegünstigungen thunlichst Rechnung zu tragen.

Die übrigen Bahnverwaltungen werden von dem Inhalte dieses Erlasses durch dessen Abdruck im h. a. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in die Kenntniss gesetzt.

Der Herr königlich ungarische Handelsminister wird gleichzeitig ersucht, die ungarischen Bahnverwaltungen zur Theilnahme an der betreffenden Berathung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz zu ermächtigen.

Wien, am 19. November 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Glanz m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 12. November 1895, Z. 66.007 an die Verwaltung der k. k. priv Oesterr. Nordwestbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die raschere Behandlung der Anträge und Anregungen des Staatseisenbahnrathes in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz.

Mit dem an die Verwaltung der Galizischen Carl Ludwig-Bahn als damals geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz ergangenen h. ä. Erlasse vom 3. März 1888, Z. 5618 (Vrdgs.-Bl. Nr. 30 ex 1888) wurde dieselbe unter detaillirter Darlegung der bezüglichen Verhältnisse um die Veranlassung ersucht, den Zeitpunkt für die Berathungen des Tarifcomité dieser Conferenz künftig immer derart zu wählen, dass über die in einer bestimmten Session des Staatseisenbahnrathes gefassten Beschlüsse nach erfolgter Bekanntgabe an die Directoren-Conferenz auch sofort die Berathung des Tarifcomité erfolgen und sohin über die endgiltigen Beschlüsse der Eisenbahnverwaltungen, wenigstens in der Regel, bereits in der nächsten Session des Staatseisenbahnrathes Mittheilung gemacht werden könne.

Nichtsdestoweniger hat sich der Fall ereignet, dass bezüglich mehrerer Anträge des Staatseisenbahnrathes, welche in den ersten Tagen des Monats August l. J. der geehrten Verwaltung zur Antragstellung überwiesen worden waren, in der im September l. J. abgehaltenen Eisenbahn-Directoren-Conferenz lediglich die erfolgte Zuweisung an das Tarifcomité zur Kenntniss genommen wurde, welch letzteres jedoch diese Anträge vor der diesjährigen Herbstsession des Staatseisenbahnrathes überhaupt nicht mehr in Berathung gezogen hat.

In Folge der durch diesen Vorgang herbeigeführten erheblichen Verzögerung in der Erledigung mehrerer Anträge des Staatseisenbahnrathes hat sich derselbe bestimmt gefunden, in der Sitzung vom 6. November l. J. den nachstehenden Beschluss zu fassen:

„In Rücksicht auf die zahlreichen im Schosse der Eisenbahn-Directoren-Conferenz noch unerledigt liegenden Angelegenheiten wird das Handelsministerium dringend gebeten, bei den betreffenden Bahnverwaltungen neuerlich und mit Nachdruck dahin wirken zu wollen, dass die vom Staatseisenbahnrathe ausgehenden Anträge und Anregungen stets in der Zeit von einer Session zur anderen ihre Erledigung finden mögen."

Das Handelsministerium sieht sich sonach veranlasst, die geehrte Verwaltung angelegentlichst einzuladen, die geeigneten Vorkehrungen zu treffen, welche es ermöglichen, dass die Sitzungen des Tarifcomité zu einem solchen Zeitpunkte anberaumt werden, dass eine Beschlussfassung über die vom Staatseisenbahnrathe in einer bestimmten Session gegebenen Anregungen noch vor der nächsten Session desselben erfolgen und dem vollkommen berechtigten Wunsche des Staatseisenbahnrathes Rechnung getragen werden kann.

Von diesem Erlasse werden die übrigen Bahnverwaltungen durch dessen Abdruck im h. ä. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 12. November 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Glanz m. p.

Betriebseröffnung der Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów.

Am 21. November l. J. wurde die Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt in km 5·0 der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) in der Abzweigestation Rzesna polska und führt über Przydatki, Rzesna ruska, Hozice, Domażyr, Jamelna-Karaczynów und Hoźlinka nach der Endstation Janów.

Hiebei wurden die Stationen Domażyr und Janów für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestelle Koźlinka für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen und die Station Rzesna polska, sowie die Haltestellen Przydatki, Rzesna ruska, Hozice und Jamelna-Karaczynów für den Personen- und Gepäcksverkehr in Benützung genommen.

Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und wurde diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg unterstellt.

Wien, 22. November 1895.

Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich im Jahre 1896.

I.

Im Voranschlage des Ministeriums des Innern für das Jahr 1896 werden für Wasserbauten 3,258.000 (— 301.100) fl. beansprucht, wovon auf das ordentliche Erforderniss 1,104.330 (+ 8300) fl., auf das ausserordentliche Erforderniss 2,153.670 (— 309.400) fl. entfallen.

Das ordentliche Erforderniss vertheilt sich auf die einzelnen Königreiche und Länder, wie folgt: Oesterreich unter der Enns 279.150 fl., Oesterreich ob der Enns 205.000 fl., Salzburg 39.000 fl., Steiermark 48.850 fl., Kärnten 37.800 fl., Krain 13.400 fl., Tirol und Vorarlberg 72.030 fl., Böhmen 212.000 fl., Schlesien 1600 fl., Galizien mit Krakau 193.000 fl., Bukowina 2400 fl. Nach Titeln werden angesprochen: für Wasserbaubeiträge 9270 fl., für die Herstellung und Reparatur der Bauzeugmagazine, dann für Mieth- und Grundzinse 1077 fl., für die Erhaltung der Wasserbauwerke 1,022.350 fl., für verpachtete Erhaltungsarbeiten 38.830 fl., für Bezüge des niederen Wasserbaupersonals 15.220 fl., für Remunerationen und Aushilfen des letzteren Personals 650 fl., für Bauzeug- und Requisitenanschaffung 1820 fl., für allgemeine Grundentschädigung 740 fl., für verschiedene Auslagen 14.373 fl.

Mehransprüche im ordentlichen Erfordernisse weisen Steiermark mit 5550 fl., Tirol und Vorarlberg mit 1750 fl. und Schlesien mit 1000 fl. auf. Der Mehraufwand in Steiermark ergibt sich in der Rubrik „Erhaltung der Wasserbauwerke“ mit 3950 fl. mit Rücksicht auf den höheren Durchschnittsbedarf der Jahre 1892—1894, sowie im Hinblicke auf die dringlich nothwendige Ausführung von Erhaltungsbauten an der Mur, namentlich in der Strecke oberhalb Graz, dann am San- und Saveflusse, welche Bauten behufs Vermeidung grösserer Kosten nicht verschoben werden können, weiters in der Rubrik „Verschiedene Auslagen“ mit 1600 fl. in Folge der durch die Einführung des hydrographischen Dienstes nothwendigen Vermehrung der Pegel und der Durchführung der Kilometrirung in den ärarischen Flussstrecken. Der Mehraufwand in Tirol und Vorarlberg entfällt mit 550 fl. auf die Rubrik „Wasserbaubeiträge“ in Folge der nothwendigen Ausführung von 6 Traversen am Innflusse in der Ortschaft Meilbrunn, Gemeinde Zirl, dann mit 1200 fl. auf die Rubrik „Verschiedene Auslagen“ zufolge der Vermehrung der Pegel und der Durchführung der Kilometrirung in den ärarischen Flussstrecken. Der Mehranspruch in Schlesien trifft die Rubrik „Erhaltung der Wasserbauwerke“ wegen der nothwendigen Ausführung von Sicherungsarbeiten an der Oder beim Leitwerke nächst Pudlau, zu deren mit 1400 fl. veranschlagten Gesammtkosten vom Lande ein 40percent. Beitrag zu gewärtigen ist, sowie wegen rechtzeitiger Behebung der Schäden an den bestehenden Bauwerken und Verbauung etwaiger gefährlicher Uferbrüche.

Von dem ausserordentlichen Erfordernisse entfallen auf Oesterreich unter der Enns 440.000 fl., auf Oesterreich ob der Enns 345.000 fl., auf Salzburg 65.000 fl., auf Steiermark 21.700 fl., auf Kärnten 57.000 fl., auf Krain 50.000 fl., auf Tirol und Vorarlberg 427.570 fl., auf Böhmen 185.000, auf Mähren 29.000 fl., auf Schlesien 6500 fl., auf Galizien mit Krakau 506.900 fl., auf die Bukowina 20.000 fl. Mehransprüche werden sonach gestellt in Steiermark mit 400 fl., in Tirol und Vorarlberg mit 13.000 fl. und in Mähren mit 20.000 fl. Dem stehen jedoch bedeutende Minderansprüche in anderen Ländern, und zwar in Kärnten mit 14.300 fl., in Böhmen mit 325.000 fl. und in Schlesien mit 3500 fl. gegenüber.

Nach Gewässern vertheilen sich die angesprochenen Beträge, wie folgt:

auf die Meliorirung des Kehrwand- und Frauenbaches, sowie auf die Instandsetzung des im Laxenburger Entwässerungsrayon gelegenen Kehrwandwehres 10.000 fl.;

auf Donaustrombauten 550.000 fl., und zwar für die Regulirung der Donau in Niederösterreich 430.000 fl. und für jene in Oberösterreich 120.000 fl.;

auf Innflussbauten 89.000 (— 17.000) fl., davon für Correctionsbauten in Oberösterreich 70.000 fl. und für die Regulirung in Tirol 19.000 fl.;

auf Salzach- und Saalebauten 90.000 fl., wovon 25.000 fl. in Oberösterreich und 65.000 fl. in Salzburg zur Verwendung kommen sollen;

auf Traunflussbauten 130.000 (+ 30.000) fl.;

auf die Murregulirung 6700 (+ 400) fl.;

auf die Drauregulirung 72.000 (— 14.300) fl., und zwar für die steirische Stromstrecke 15.000 fl., für die kärntnerische Stromstrecke 57.000 fl.;

auf Savebauten 50.000 fl.;

auf die Rheinregulirung in Vorarlberg 328.570 fl.;

auf die Correction der Binnengewässer im österreichischen Rheinthale 60.000 fl.;

auf die Regulirungs- und Ergänzungsbauten in der ärarischen Nocestrecke 20.000 fl.;

auf die Elberegulirung 60.000 fl.;

auf Moldauflussbauten 80.000 (— 340.000) fl.;

auf die Herstellung von Flosshäfen an der Elbe und Moldau 60.000 (+ 30.000) fl.;

auf die Vorarbeiten für Canalisirung der Elbe und Moldau zwischen Aussig und Prag 15.000 (+ 15.000) fl.;

auf die Oder-, Oppa- und Olsaregulirung 7500 (— 3000) fl., wovon 1000 fl. in Mähren und 6500 fl. in Schlesien zur Verwendung kommen sollen;

auf die Marchregulirung in Mähren 28.000 (+ 20.000) fl.;

auf Weichselbauten 190.700 fl.;

auf Bauten am Dunajec 47.400 fl.;

auf die Sanregulirung 128.800 fl.;

auf die Regulirung des Dniester 90.200 fl.;

auf Wisłokabauten 21.240 fl.;

auf die Regulirung des Bug 9900 fl.;

auf jene der Biała 8660 fl.;

auf die Anlage der Weidenculturen in Galizien und Krakau zum Faschinenbau 10.000 fl.;

auf die Regulirung des Pruth 20.000 fl.

Die Meliorirung des Kehrwand- und Frauenbaches, dann die Instandsetzung des im Laxenburger Entwässerungsrayon gelegenen Kehrwandwehres gründet sich einerseits auf die Entscheidung des Ackerbauministeriums, wonach das Aerar zur Erhaltung des Kehrwandwehres, sowie Instandhaltung des Kehrwand- und Frauenbaches verpflichtet ist, andererseits auf das Ergebniss der an Ort und Stelle durchgeführten Erhebungen, denen zufolge das gedachte Wehr vollständig zerstört, der Kehrwand- und Frauenbach aber derart verschlammt und entartet ist, dass zum Schutze der angrenzenden Grundstücke die Ausführung von Gerinnsräumungen, Uferversicherungen und stellenweise auch von förmlichen Regulirungen dringend geboten erscheint. Die Kosten dieser Bauten sind nach dem nunmehr aufgestellten Detailprojecte mit 100.000 fl. veranschlagt, wovon 3700 fl. auf die Wiederinstandsetzung des Kehrwandwehres und 96.300 fl. auf die Meliorirung des Kehrwand- und und Frauenbaches entfallen. Pro 1894 und 1895 wurden hievon die erste und zweite Rate mit je 10.000 fl. eingestellt; pro 1896 wird die dritte Rate ebenfalls mit 10.000 fl. beansprucht

Die Donauregulirung in Oesterreich unter der Enns betreffend, ist hervorzuheben, dass zur Bedeckung der mit 24,000.000 fl. veranschlagten Gesammtkosten der Regulirung und Erhaltung sämmtlicher Regulirungsbauten von der Ispermündung bis zur österreichisch-ungarischen Grenze bei Theben, einschliesslich jener im Wiener Donaucanale, das Wasserbauärar innerhalb der zwanzigjährigen Bauzeit von 1882—1901 auf Grund des Reichsgesetzes vom 6. Juni 1882, R.-G.-Bl. Nr. 68, und des niederösterreichischen Landesgesetzes vom 6. Juni 1882, L.-G.-Bl. Nr. 52, jährlich den Betrag von 700.000 fl. zu leisten hat, welcher mit 430.000 fl. als ausserordentliches und mit 270.000 fl. als ordentliches Erforderniss des Wasserbauärars zu bestreiten ist. Ausserdem verzichten der Staat, das Land Niederösterreich und die Gemeinde Wien auf die ihnen zukommenden Drittelantheile an sämmtlichen Einnahmen des Donauregulirungsfonds bis zur Maximalhöhe dieser

Einnahmen von 300.000 fl. während des vorerwähnten Zeitraumes, und wird überdies vom Lande Oesterreich unter der Enns während der zwanzigjährigen Bauperiode noch ein jährlicher Beitrag von 200.000 fl. geleistet. Zur Bedeckung des auf das Wasserbauärar entfallenden, das ausserordentliche Erforderniss belastenden Betrages per 8,600.000 fl. wurden bisher in 14 Raten von 1882—1895 je 430.000 fl., sonach zusammen 6,020.000 fl. bewilligt. Für 1896 ist die 15. Rate eingestellt.

Zur theilweisen Bestreitung der Kosten für die Regulirung bei Schilddorf km 291—290, für die Fortsetzung der Regulirungsbauten oberhalb Brandstadt km 229, bei Goldwörth km 222·6, bei Ottensheim km 216, für die Fortsetzung der Baggerungen im Schiffswerftarea, sowie für Arbeiten zur Herstellung eines Winterhafens in km 203·5 bei Linz, dann für Bauten bei der Steyregger Eisenbahnbrücke km 197, oberhalb Mauthausen km 184, bei Wallsee km 162·1, bei der Streitinsel km 161·5, endlich für die Verbesserung des Greiner Schwalles km 149·5 werden 120.000 fl. angesprochen.

Innflussbauten. Für Correctionsbauten in der Endacher Au, welche behufs Behebung des namentlich für die Schiffahrt nachtheiligen verwilderten Flusszustandes dringend nothwendig erscheinen, sind die Gesammtkosten mit 28.000 fl. veranschlagt, wovon pro 1896 als erste Rate 13.000 fl. angefordert werden. Behufs Fortsetzung der nach dem Staatsvertrage vom 14. November 1821 und der nachträglichen Vereinbarungen mit Bayern vom Jahre 1879 auszuführenden Innrecessbauten in der Grenzstrecke vom Sparkenbache bis Windhausen wurden pro 1896 wie im Vorjahre 6000 fl. eingestellt. Im Ganzen wurden für diese Bauten bisher von 1884 bis 1895 in zwölf Jahresraten à 6000 fl. 72.000 fl. bewilligt. In Oberösterreich ist zur Erlangung eines regulären Flusslaufes, sowie zur Festlegung der rechtsseitigen Regulirungstrasse auf Grund des mit Bayern abgeschlosseeen Staatsvertrages vom 10. September 1858 die Fortsetzung der Correctionsbauten bei Rothenbuch km 3·0—4·6, Hagenau-Aham km 15·7—17·8, Frauenstein km 22·5, Mühlheim km 24·6—25·6, Gimpling-Kirchdorf km 27—29·2, oberhalb Obernberg km 30—32·8, bei Reichersberg km 37·6, Gstötten km 43—46·4, Schnelldorf km 49·33 und an der Prammündung km 53·4—65·8 nothwendig. Hiefür werden 70.000 fl., um 30.000 fl. weniger als im Vorjahre, veranschlagt.

Salzach- und Saalebauten. Für die Fortsetzung der Schutz- und Regulirungsbauten in der Salzachstrecke von Hallein abwärts bis zur Einmündung der Saale, dann an der Grenzstrecke von der Saalemündung bis zur oberösterreichisch-salzburgischen Landesgrenze, sowie für die theilweise Reconstruction und den Ausbau der Schutzwerke in der Grenzstrecke der Saale sind 65.000 fl. erforderlich. Für die Weiterführung der Salzachcorrection in der oberösterreichisch-bayerischen Grenzstrecke, und zwar bei der Scheperl-Au km 2·45, bei der Schlichten-, Schwaiger- und Lohjörgel-Au km 11·2—15·6 und an der Salzachmündung km 34·4 bis 35·2 werden 25.000 fl. angesprochen. Alle diese Bauten sind theils zur Sicherung der Floss- und Schifffahrt, theils zur Abwendung von Hochwasserverheerungen nothwendig, theils sind dieselben in den Grenzstrecken auf Grund der mit Bayern abgeschlossenen Staatsverträge vom 24. December 1820 und vom 9. Februar 1873 auszuführen.

Traunflussregulirung. Zur Hintanhaltung einer weiteren Verwilderung des Traunflusses, namentlich bei Ebensee und an der Traunmündung nächst Ebelsberg, dann zur Sicherung der bestehenden Wasserbauten, sowie zur Förderung der Floss- und Schiffahrt werden 130.000 fl. angesprochen, und beruht das Mehrerforderniss von 30.000 fl. gegenüber dem Vorjahre auf der Nothwendigkeit eines energischeren und rascheren Fortschrittes der Arbeiten. Die Kosten der gesammten Traunregulirung sind mit 2,140.000 fl. veranschlagt, worauf bisher 820.000 fl. verausgabt wurden.

Murregulirung. Zu dem von der Stadtgemeinde Graz auszuführenden Quaibau am linken Murufer zwischen der Ferdinands- und der Franz Carl-Brücke in Graz im Kostenbetrage von 282.000 fl. hat das Aerar einen Beitrag von 67.000 fl. zu leisten, wovon für 1895 6300 fl. als erste Rate bewilligt wurden und nunmehr 6700 fl. als zweite Rate eingestellt sind.

Drauregulirung, Im Interesse der Schiffahrt wie zum Schutze und zur dauernden Sicherung der auf Grund des Reichsgesetzes und des Landesgesetzes vom 27. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 68 und L.-G.-Bl. Nr. 14 in Kärnten ausgeführten Drauregulirungsanlagen sind Ergänzungsbauten nothwendig geworden, für deren Ausführung in der Strecke Liesermündung, Gurkmündung, bezw. Tainach 57.000 fl. angesprochen worden. Die in Jahren 1891—1895 bewirkten Schutz- und Regulirungsbauten an der Draustrecke von Marburg abwärts bis Polstrau, für welche Aerarialbeiträge von jährlich 15.000 fl., sonach zusammen 75.000 fl., bewilligt wurden, sollen unter den bisherigen Beitragsmodalitäten bis zum Zustandekommen eines Drauregulirungsgesetzes fortgeführt werden, und wurde das bezügliche Uebereinkommen mit dem Lande Steiermark verlängert und für 1896 abermals der Betrag von 15.000 fl. angesprochen.

Savebauten. Die Regulirung der Save in der oberen Strecke von der Brücke in Tacen bis St. Jakob ist im Interesse der Schiff- und Flossfahrt, zur Sicherung der angrenzenden Liegenschaften vor Ueberschwemmungen, sowie zur Hintanhaltung von Flussentartungen dringend geboten. Zur Ausführung der unaufschiebbaren Arbeiten in der Theilstrecke zwischen Gamling und der Cernucer Brücke werden wie im Vorjahre 50.000 fl. veranschlagt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien-Bruck a. L.: Stellwerkshütten in Götzendorf.) Bei der Central-Stell- und Sicherungsanlage in der Station Götzendorf werden zwei Stellwerkshütten aufgestellt.
[25. October, Z. 59.648.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Bauliche Herstellungen in Ung.-Hradisch-Stadt und Křižanovic.) Das Project für die Herstellung eines Nebengebäudes in der Station Ung.-Hradisch-Stadt und für einen Wirthschaftshof für den Expedienten in der Haltestelle Křižanovic wurde genehmigt.
[24. October, Z. 56.027.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Auflassung von Wächterposten und Schrankenumgestaltung.) Für das Project, betreffend die Auflassung des Wächterpostens Nr. 524 in km 84·352, die Umgestaltung des Handschrankens in km 34·356 in einen Zugschranken und die Bedienung desselben vom Wächterposten Nr. 525, dann die Auflassung des Wächterpostens Nr. 515 in km 73·414 und die Umgestaltung des Handschrankens in km 73·403 in einen Zugschranken mit Bedienung desselben vom Wächterposten Nr. 514, wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [31. October, Z. 63.544.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Wasserleitung für die Gemeinde Fischern.) Unter der Bahnhofzufahrtsstrasse wird für Zwecke der Gemeinde Fischern eine Wasserleitung und eine Canalrohrleitung gelegt.
[21. October, Z. 55.802.]

— (Geleiseanlagen und doppeltes Wächterhaus in Smečna-Sternberg.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 10. September durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Geleiseanlage-Erweiterung, bezw. die Errichtung eines doppelten Wächterhauses in der Station Smečna-Sternberg der Bauconsens ertheilt.
[2. November, Z. 56.344.]

Wiener Stadtbahn. (Vororttelinie: Strecke Penzing — Breitensee: Politische Begehung und Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Trassenrevision hinsichtlich der Strecke Penzing—Breitensee für den 29. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. (G.-I.-Z. 22.022.]

Wiener Verbindungsbahn (im Betriebe der Südbahn). (Reconstruction einer Ueberfahrtsbrücke: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Reconstruction der Ueberfahrtsbrücke in der Neulinggasse in km 4·098 für den 26. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut.
[G.-I.-Z. 21.921.]

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Anlage einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage einer Schleppbahn von der Station Teschen zum erzherzoglichen Kohlenverschleisse in Teschen für den 28. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut.
[G.-I.-Z. 22.094.]

Valsugana-Bahn. (Mauerwerkspläne.) Die von der Bauunternehmung der Valsugana-Bahn vorgelegten Mauerwerkspläne für die offenen Durchlässe in km 29·157, 33·461, 58·245 und 59·166: ferner für die Brücke über den Brentafluss in km 38.280 wurden zur Ausführung genehmigt.
[8. November, H.-M.-Z. 63.183.]

Elektrische Bahn Teplitz - Eichwald. (Variante km 7·037—8·330: Ergebniss der politischen Begehung.) Auf Grund des im Allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der am 24 September durchgeführten commissionellen Verhandlungen, betreffend die politische Begehung, Enteignungsverhandlung und Erörterung der Stationsfragen rücksichtlich des Projectes für eine Variante von km 7·037 bis km 8·330 der elektrischen Bahn von Teplitz nach Eichwald wurde der nachträgliche Bauconsens Seitens der k. k. Statthalterei in Prag im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 63.403.]

Schleppbahn zum Sägewerke des W. Pick in Thomathal (Murthal-Bahn). (Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 23. September durchgeführten politischen Begehung hinsichtlich des vom Landesausschusse in Graz vorgelegten Projectes einer bei km 57·2/3 der Murthal-Bahn zum Sägewerke der Firma Wilhelm Pick nächst der Station Thomathal führenden Schleppbahn wurde Seitens der Commission der Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt.
[H.-M.-Z. 63.004.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erweiterung der Befugnisse der Haltestelle Stadt Bilin.) Die in der Strecke Pilsen—Dux-Ladowitz gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Stadt Bilin ist am 1. October auch für den Gepäcksverkehr eröffnet worden. Bezüglich des in der Haltestelle zur Abgabe gelangenden Reisegepäcks gilt die Bestimmung, dass angelangte Gepäcksstücke gleich nach Ankunft der Züge behoben werden müssen.

— (Eröffnung der Personenhaltestelle Chocin) Mit dem 15. November ist in der Strecke Stryj—Stanislau die zwischen der Station Kałusz und der Personenhaltestelle Wistowa gelegene Haltestelle Chocin für den beschränkten Personenverkehr eröffnet worden. Die Fahrkartenausgabe erfolgt in der Haltestelle, in welcher sämmtliche Personenzüge Aufenthalt nehmen. [Z. 68.380.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Locomotivprüfung.) Am 28. October fand im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung einer in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz gebauten Tramwaylocomotive, welche die Fabriksnummer 3309 trägt und für den Schleppbahndienst auf der Strecke Troppau—Zuckerfabrik Katharein bestimmt ist, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Der Kessel wurde laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Maschine hat zwei vor der Feuerbüchse gelagerte Achsen, von denen die erste und die zweite mit einander gekuppelt sind; die zweite Achse ist die Triebachse. Die horizontalen Dampfcylinder sind ausserhalb, die variable Steuerung ist ausserhalb der Räder angeordnet, der Rahmen ist innerhalb der Räder. Das Kesselgewicht ist durch vier Blattfedern auf die Achsen übertragen, die Umsteuerung geschieht mittelst Reversirhebel. Die Kesselarmatur ist vollständig. Es befinden sich auf der Locomotive noch Hebelbremse, Mechanismusklappen, Latowsky's Läutewerk, zwei Injectoren, Cylinderrauchfang mit Kobel und Bahnräumer. Die Spurweite ist normal, das Totalgewicht dieser Maschine beträgt 18.000 kg. Die mit dieser Locomotive unternommene Probefahrt fand auf der 14 km langen Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Troppau nach Freiheitau in normaler und verkehrter Stellung statt, und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 45 resp. 31 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 30 resp. 28 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das durchwegs günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung und der hiemit verbundenen Probefahrt obwaltet kein Anstand, die vorbeschriebene Locomotive mit Vorbehalt der nachträglichen Typengenehmigung für den Schleppbahndienst von der Station Troppau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Zuckerfabrik in Katharein zu verwenden.
[Z. 66.869.]

— (Localbahn Kojetein-Tobitschau: Eröffnung der Station Tobitschau für den Gesammtverkehr.) Die an der Localbahn Kojetein-Tobitschau gelegene Station Tobitschau, welche in Folge Nichtvollendung der Zufahrtsstrasse zum Aufnahmsgebäude dieser Station am 1. October blos für den allgemeinen Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Verkehr von Frachten in Wagenladungen ausschliesslich für die Zuckerfabrik bei Tobitschau eröffnet worden ist, wurde am 18. November auch dem allgemeinen Verkehr von Eilgut- und Frachtsendungen übergeben, so dass diese Station von dem bezeichneten Tage angefangen für den Gesammtverkehr eingerichtet ist. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 117, Seite 1752.)

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Nagy - Lomnicz — Tátra - Lomnicz. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 135 vom 10. November und dessen darauf folgende Nummern verlautbart den Wortlaut der mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 19. August 1895, Z. 44.960, erflossenen Concessionsurkunde zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der Strecke Nagy-Lomnicz—Tátra-Lomnicz der projectirten Tátraer Localbahnen (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113). Der Concessionär dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und zu betreibenden Linie ist das kgl. ungar. Oberforstamt in Liptó-Ujvár. Das effective Baucapital der neuen Linie ist mit 163.840 fl. bemessen. (Nachdem die Bahn als Staatseigenthum von der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen auf Rechnung des Staates betrieben werden wird, entfällt bei Bemessung der Summe des effectiven Baucapitales die Einbeziehung der für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel sonst normirten Quote.) Die Concessionsurkunde enthält die Verfügung, dass dann, wenn das Reinerträgniss per laufendes Bahnkilometer die Summe von 14.000 fl. überschreiten wird, ein zweites Geleise zu erbauen sein wird. Die concessionirte Linie wird von der Station Nagy-Lomnicz der Localbahn Poprád-Felka—Nagy-Lomnicz—Podolin (Poprádthal-Bahn) abzweigen und im Bereiche des Comitates Szepes (Zips) vorläufig bis Tátra-Lomnicz führen.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind im Bereiche der neuen Linie herzustellen:

1. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Station Nagy-Lomnicz der Poprádthal-Bahn;
1. Tarpatak, Haltestelle, vorläufig nur für Personenverkehr (an der currenten Linie);
3. Versénytér, Haltestelle, für den Personen- und Frachtenverkehr in Wagenladungen;

4. Tátra-Lomnicz, Endstation, für den gesammten Verkehr.

Ausser den genannten können im Falle des Bedarfes weitere Haltestellen eröffnet werden.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem kaiserl. türkischen Consul Paul Schwimmer die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Ruma der Linien India-Mitrovicza—Ruma—Vinkovce und Ruma—Vrdnik der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Jarak und die Gemarkung der Gemeinde Hrtkovci bis Klenak und von dort bis zum Ufer der Save führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe vom rechtsuferseitigen Brückenkopfe der concessionirten Staatsbrücke am Eskütér (Schwurplatz) aus bis Budakesz. (Ertheilung der Concession von Seiten der Budapester hauptstädtischen Municipalverwaltung.) Die Budapester hauptstädtische Municipalverwaltung hat, vorbehaltlich der ministeriellen Bestätigung, dem Civilingenieur Salesius Cathry die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer vom zukünftigen rechtsseitigen Donaubrückenkopfe der vom Eskütér aus zu erbauenden staatlichen Donaubrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15) ausgehenden, mit Benützung entsprechender Strassenzüge und mit Berührung des Erzsébetkorház (Elisabethspital), des Városmajor (Stadtmeierhof) und des Bahnhofes der auf den Svábhegy (Schwabenberg) führenden Zahnradbahn und weiterhin über Lipótmezö (Leopoldifeld) und das Vergnügungs-Etablissement „Szép juhászné“ („Schöne Schäferin“) bis zur Sommerfrische Budakesz führenden Strasseneisenbahn nebst mehreren von der Hauptlinie abzweigenden Flügelbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95, Vorconcession Post 1 a, b, c) ertheilt. Der Bau der Hauptlinie soll bis zum Beginne der 1896er Millenniums-Ausstellung betriebsfähig hergestellt sein. Im Interesse der Herstellung einer Schienenverbindung zwischen den Stadtbezirken und der grossen Landesirrenanstalt in Lipótmezö wird die hauptstädtische Communalverwaltung die Möglichkeit der Realisirung des Projectes durch Gewährung einer ausgiebigen Subvention sowohl, als durch Grundabtretungen fördern.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Miskolcz. (Ertheilung der Concession von Seiten der Municipalbehörde.) Die städtische Munipalbehörde der kgl. Freistadt Miskolcz hat, vorbehaltlich der ministeriellen Bestätigung, dem Consortium Dr. Stefan Csáthy-Szabó, Franz Freund und Béla Gerster die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer vom Bahnhofe der Linie Hatvan—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehenden und im Bereiche der Stadt Miskolcz sich verzweigenden Strasseneisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122) ertheilt, deren Financirung bereits sichergestellt ist.

Politisch-administrative Begehung projectirter Localbahnen. (Verfügung des kgl. ungar. Handelsministers.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie der „Vasuti és közlekedési közlöny“ berichtet, die noch im Laufe dieses Jahres durchzuführende politisch-administrative Begehung nachfolgender projectirter Localbahnen, und zwar folgender Linien angeordnet:

1. Tisza-Sök—Büd-Szent Mihály (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7, Vorconcession Post 3), normalspurig.
2. Katalinfalva—Nagy-Torák—Ittebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132, Vorconcession Post 2), schmalspurig.
3. Temesvár—Radna-Lippa (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1894), normalspurig.
4. Temesvár—Módos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21), normalspurig.

Ausland.

Italien. (Eisenbahn Avezzano—Roccasecca.) Am 1. October hat die Eröffnung der Strecke Sora—Balsorano der Linie Avezzano—Roccasecca stattgefunden. Die Länge der Strecke beträgt 12.798·81 m.

— (Eriträische Eisenbahn.) Die Ingenieure der italienischen Südbahn, welche mit den Arbeiten für das Project der Linie Saati—Glinda betraut worden sind, haben sich bereits nach Massaua eingeschifft. Der Gouverneur der Colonie ist zwar zur Ausführung des Projectes schon ermächtigt, derselbe behält sich jedoch die Entschliessung bis zu dem Momente der definitiven Feststellung der Kosten vor. Dieselben sollen sich nicht so hoch belaufen als man ursprünglich annahm und werden kaum 10 Millionen Lire ausmachen.

— (Eisenbahn Tortona-Castelnuovo Scrivia.) Am 1. October wurde diese von den zwei Gemeinden Tortona und Castelnuovo Scrivia auf eigenem Grunde erbaute normalspurige Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

— (Elektrische Genueser Tramway.) Am 28. September wurden die Linien Piazza Corvetto — S. Gottardo und S. Nicolò — Mura delle Chiappe eröffnet.

— (Rollendes Materiale der Adriatischen Eisenbahn.) Der Stand des rollenden Materiales der Adriatischen Eisenbahn war am 30. Juni folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern	418	8	426
Mit sechs gekuppelten Rädern	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern	111	—	111
Tenderlocomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern	11	—	11
Mit sechs gekuppelten Rädern	79	—	79
Verschiebemaschinen	11	—	11
Belpaire-Wagen	2	—	2
Zusammen	1.105	8	1.113
II. Personenwagen (Für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen	51	2	53
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Gemische I. und II. Classe	511	—	511
Wagen III. Classe	1.459	—	1.459
Gemischte II. und III. Classe	7	—	7
Gemischte I., II. und III. Classe	—	—	—
Wagen IV. Classe	10	—	10
Wagen II. und III. Classe mit Postabtheilung	73	—	73
(Für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	7	—	7
Wagen II. Classe	7	—	7
Gemischte I. und II. Classe	16	—	16
Wagen III. Classe	174	—	174
Zusammen	3.158	2	3.160
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	611	15	626
Mit Postabtheilung	54	—	54
Zusammen	665	—	680
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	93	—	93
Für Kleinvieh	120	—	120
Gedeckte, für Frachten und Vieh	11.521	—	11.521
Offene hochbordige	4.207	—	4.207
„ niederbordige	2.703	—	2.703
„ mit zerlegbarem Bord	875	—	875
Bordlose	172	—	172
Cisternenwagen	257	—	257
Schotterwagen	506	—	506
Schneepflüge	27	—	27
Tunnelwagen	5	—	5
Diverse	89	—	89
Zusammen	20.575	—	20.575

Russland. (Vorbildung des Stationspersonals und das Reclamationswesen.) In der Besetzung der Aemter der Eisenbahn-Stationschefs stehen Neuerungen bevor. Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat beschlossen, nur solche Personen als Stationschefs anzustellen, die ausser den gegenwärtig verlangten Kenntnissen gründliche Kenntniss des Eisenbahnwesens besitzen, d. h. im Stande sind, Frachten richtig zu taxiren, zu empfangen und zu expediren, entsprechende Schriftstücke anzufertigen u. s. w.

Das Mass der Ansprüche, welches bisher allem Anschein nach an das Vermögen eines Stationschefs in Russland gestellt wurde, ist offenbar ein sehr geringes und reducirt sich fast ausschliesslich auf den Aussendienst. Sollte nun in Zukunft auf den Expeditionsdienst ein grösserer Nachdruck gelegt werden, so würde damit dem Verkehr mit Deutschland ein wesentlicher Dienst geleistet werden, indem aller Wahrscheinlichkeit nach die gegenwärtig schier unendliche Zahl der Reclamationen eingeschränkt, bezw. eine grössere Sicherheit in den Preiscalculationen ermöglicht werden würde.

Zu dieser Calamität, die ihren Grund in der mangelhaften Vorbildung des Stationspersonales hat, tritt dann noch die andere, dass wegen der grossen Anzahl von eingehenden Reclamationen die Verwaltungen das sich anhäufende Material in der gesetzlichen Zeit nicht bewältigen können und in Folge dessen die Interessenten auf Erledigung ihrer Reclamationen Monate, ja sogar Jahre warten müssen. Viele zogen es aus obigen Gründen vor, wenn die Mehrerhebung keine namhafteren Summen aufwies, von einer solchen Reclamation abzustehen und lieber den Verlust zu verschmerzen.

Diese Zustände, die in Russland ziemlich drückend auf Handel und Verkehr lasten, haben gegenwärtig dahin geführt, dass auf der Staatsbahnlinie Riga—Orel folgende neuen Normen über die Auszahlung von Mehrerhebungen zur Einführung gebracht worden sind:

1. Nach Verlauf von zwei Monaten erhalten alle Stationen besondere Register mit Angabe der im Laufe des drittletzten Monats von der betreffenden Station mehrerhobenen Beträge. Diese Register werden auf dem Publicum zugänglichen Stellen angebracht.

2. Behufs Empfanges der Mehrerhebung haben die Reclamanten der Station die betreffenden Frachtbriefe und eine vom Eisenbahnstatut vorgesehene schriftliche Eingabe vorzulegen. Gedruckte Blankette solcher Eingaben sind auf Wunsch in den Stationen selbst erhältlich.

3. Nach Empfang der vorstehend genannten Documente überzeugt sich die Station, ob der Reclamant auch thatsächlich diejenige Person ist, welche die Waare empfangen, bezw. seinerzeit die Frachtgelder entrichtet hat.

4. Falls die reclamirte Summe mit der im Register angegebenen übereinstimmt, so wird die Mehrerhebung sofort Seitens der Station dem Reclamanten ausgezahlt. Falls die betreffende Summe 5 Rubel übersteigt, so muss der Empfänger die ihm von der Station zur Unterschrift vorzulegende Quittung mit einer Stempelmarke von 5 Kopeken versehen.

5. Wenn sich zum Empfange der Mehrerhebung nicht Derjenige persönlich meldet, welcher die Frachtzahlung ursprünglich geleistet hat, so wird die Mehrerhebung nur dann der betreffenden Persönlichkeit ausgefolgt, wenn auf dem Frachtbrief die Cession vorgemerkt ist und der Eingabe eine notariell beglaubigte Vollmacht des Empfangsberechtigten beiliegt.

6. Im Falle die in der Eingabe geforderte Summe höher ist, als die im Register vermerkte, so erfolgt keinerlei Auszahlung Seitens der Station, sondern die letztere nimmt vom Reclamanten gegen Quittung die betreffende Eingabe entgegen, um sie dann zur weiteren Veranlassung der Commerzabtheilung einzusenden, und findet dort die Erledigung nach dem bisherigen Modus statt.

7. In den Fällen, wenn bei ein und denselben Frachtbriefen der Reclamant berechtigt ist, die im Register vermerkte Mehrerhebung zu erhalten, gleichzeitig aber Forderungen über Lieferfristüberschreitung, Beschädigung, Manco u. s. w. anhängig macht, werden ihm nach Auszahlung der betreffenden Mehrerhebung die Frachtbriefe abgenommen, dagegen hat er dann in der Eingabe wegen Entschädigung für vorbezeichnete Beschädigung u. s. w. anzugeben, dass die betreffenden Frachtbriefe der und der Station bei Empfang der Mehrerhebung übergeben worden sind.

Da die Listen über die festgestellten Mehrerhebungen auf den Stationen ausliegen, so ist damit auch den Reclamanten die volle Möglichkeit gegeben, die Höhe des reclamirten Betrages mit den Listen in Einklang zu halten, so dass der weite Weg durch die betreffende Verwaltung vermieden oder nur auf dringende Fälle eingeschränkt werden kann. Es wird also für die Verkehrsinteressenten der Eisenbahn Riga-Orel offenbar eine wesentliche Vereinfachung des Reclamationsverfahrens eintreten. Es bleibt abzuwarten, ob sich dieses Verfahren so gut bewähren wird, dass die Einführung desselben auch auf weitere Theile des russischen Eisenbahnnetzes ausgedehnt werden wird.

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Valerie" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 Tonnen Gehalt ist am 21. September mit 67 Passagieren und 1113 Gewichtstonnen factischer Ladung nationaler Provenienz, sowie 2041 Stück verschiedener Hölzer von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 41 Colli Esswaaren, 100 Colli Mehl, 20 Colli Zucker, 2041 Stück verschiedene Hölzer; nach Soerabaya 25 Colli Erdwachs, 2 Colli Knöpfe, 3 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Glasperlen; nach Samarang 75 Colli Erdwachs, 24 Colli Seife, 50 Colli Mehl, 2 Colli Mützen, 10 Colli Glasperlen; nach Suez 2 Colli Manufacturwaaren, 18 Colli Esswaaren, 2 Colli Schuhwaaren, 9 Colli Alkohol; nach Gedda 10 Colli Porzellan, 32 Colli Papier; nach Suakim 9 Colli Glasperlen; nach Aden 22 Colli Metallwaaren, 5 Colli Schuhwaaren, 5 Colli Esswaaren, 40 Colli Mehl, 102 Colli Zucker, 2 Colli Wagen, 2 Colli Porzellan, 32 Colli Papier, 75 Colli Glasperlen, 3 Colli Kurzwaaren, 100 Colli Baumwollwaaren; nach Zanzibar 123 Colli Mehl, 1 Collo Parfumerien, 73 Colli Glasperlen, 273 Colli Baumwollwaaren; nach Quilimane 1 Collo Kurzwaaren; nach Mombassa 55 Colli Glasperlen; nach Massaua 6 Colli Spiritus, 50 Colli Bier, 33 Colli Esswaaren, 16 Colli Manufacturwaaren; nach Hodeidah 157 Colli Papier; nach Majunga 1 Collo Manufacturwaaren; nach Delagoa-Bay 8 Colli Glasperlen: nach Bombay 83 Colli Lampen, 110 Colli Baumwollwaaren, 13 Colli Spielwaaren, 7 Colli Mützen, 23 Colli Farben, 14 Colli Hopfen, 152 Colli Seife, 251 Colli Glaswaaren, 74 Colli Knöpfe, 2 Colli Bücher, 360 Colli Oel, 29 Colli Garne, 63 Colli Holzwaaren, 40 Colli Wein, 3 Colli Chemikalien, 205 Colli Manufacturwaaren, 72 Colli Kurzwaaren, 27 Colli Schuhwaaren, 225 Colli Quecksilber, 196 Colli Metallwaaren, 149 Colli Glasperlen, 15 Colli Musikinstrumente, 9 Colli Thonwaaren, 4 Colli Stöpsel, 466 Colli Papier, 3 Colli Spielkarten, 2 Colli chirurgische Instrumente, 42 Colli Uhren; nach Kurrachee 15 Colli Metallwaaren, 17 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Holzwaaren, 4 Colli Knöpfe, 25 Colli Hopfen; nach Bagdad 25 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Glaswaaren, 49 Colli Papier, 16 Colli Bier, 2 Colli Mützen; nach Bassorah 5 Colli Garne, 15 Colli Glaswaaren, 24 Colli Manufacturwaaren, 18 Colli Esswaaren, 2 Colli Porzellanwaaren, 8 Colli Papier, 2 Colli Glasperlen; nach Bushire 4 Colli Baumwollwaaren; nach Bunder Abbas 30 Colli Zündhölzchen; nach Colombo 10 Colli Metallwaaren, 52 Colli Zucker, 44 Colli Mehl, 7 Colli Knöpfe, 14 Colli Papier, 56 Colli Cement, 12 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Spielwaaren; nach Rangoon 4 Colli Glaswaaren, 15 Colli Papier, 54 Colli Manufacturwaaren, 199 Colli Metallwaaren, 49 Colli Glasperlen, 3 Colli Lampen; nach Sidney 5 Colli Manufacturwaaren; nach Tuticorin 8 Colli Metallwaaren, 29 Colli Papier; nach Madras 11 Colli Metallwaaren, 5 Colli Holzwaaren, 20 Colli Zucker, 23 Colli Papier, 5 Colli Glasperlen; nach Calcutta 83 Colli Metallwaaren, 39 Colli Baumwollwaaren, 271 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Esswaaren, 54 Colli Garne, 219 Colli Papier, 190 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Holzwaaren, 2 Colli Spielwaaren, 12 Colli chirurgische Instrumente, 33 Colli Knöpfe, 304 Colli Glasperlen, 24 Colli Lampen, 23 Colli Glaswaaren, 9 Colli Schuhwaaren, 5 Colli Farben, 50 Colli Quecksilber, 9 Colli Uhren; nach Penang 35 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Holzwaaren, 114 Colli Papier, 5 Colli Metallwaaren, 4 Colli Glaswaaren; nach Singapore 28 Colli Garne, 22 Colli Metallwaaren, 35 Colli Wein, 120 Colli Bier, 1 Collo Schuhwaaren, 2 Colli Knöpfe 165 Colli Papier, 3 Colli Mützen, 137 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Stöpsel, 24 Colli Uhren; nach Soerabaya 487 Colli Mehl, 150 Colli Erdwachs, 15 Colli Papier; nach Samarang 23 Colli Baumwollwaaren, 117 Colli Erdwachs, 3 Colli Holzwaaren, 95 Colli Mehl; nach Batavia 10 Colli Erdwachs, 2 Colli Metallwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 65 Colli Mehl; nach Macassar 157 Colli Garne, 20 Colli Mehl; nach Siboga 20 Colli Mehl; nach Amboyna 40 Colli Mehl; nach Bangkok 40 Colli Garne, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Hongkong 7 Colli Manufacturwaaren, 25 Colli Seife, 45 Colli Bier, 190 Colli Stahl, 15 Colli Papier, 41 Colli Holzwaaren, 41 Colli Uhren; nach Manila 46 Colli Papier, 2 Colli Metallwaaren, 310 Colli Bier; nach Shanghai 30 Colli Zündhölzchen, 10 Colli Bier, 30 Colli Maraschino, 38 Colli Seife; nach Kobe 31 Colli Manufacturwaaren, 48 Colli Glasperlen, 35 Colli Schrot, 4 Colli Chemikalien; nach Yokohama 67 Colli Glasperlen Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 1,040.421 fl. ö. W.

Chile. (Neue Leuchthaus- und Tonnengebühren.) Vom 1. October angefangen kamen auf Grund eines Congressbeschlusses in den chilenischen Häfen nachstehende Leuchthaus- und Tonnengebühren zur Einhebung:

I. Alle von auswärts kommenden Schiffe, welche in chilenischen Häfen Anker werfen, haben an Leuchthaus- und Tonnengebühren den Betrag von 5 C. in Gold für jede Registertonne zu entrichten. Diese Zahlung hat einmal im Jahre in dem ersten chilenischen Hafen, in welchem das Schiff vor Anker geht, zu geschehen.

II. Die chilenischen Schiffe zahlen die gleichen Gebühren, ebenfalls einmal im Jahre.

III. Befreit von der Entrichtung dieser Gebühren sind:

1. Kriegsschiffe aller Nationen;
2. Transportschiffe, welche im Dienste der chilenischen Regierung stehen;

3. Schiffe, welche in Noth einlaufen, vorausgesetzt, dass sie weder Lade- noch Löschoperationen vornehmen;
4. Schiffe unter 50 Registertonnen.

IV. Die durch die Einhebung dieser Gebühren gewonnenen Beträge sollen ausschliesslich zur Errichtung neuer Leuchthäuser und zur Erhaltung des Dienstes ihre Verwendung finden.

Quarantainenachrichten.

Constantinopel. In Folge Conseilsbeschlusses wurde gegen Provenienzen aus dem mittelländischen Küstengebiete Aegyptens eine strenge ärztliche Visise angeordnet.

Bukarest. Die kgl. rumänische Regierung hat verfügt, dass alle aus den Mittelmeerhäfen Aegyptens kommenden Schiffe, welche noch keiner sanitären Behandlung in einem türkischen Hafen unterzogen wurden, in Sulina eine Desinfection des Schiffes, der Passagiere und deren Effecten durchzumachen haben. Die Schiffe genannter Provenienz werden im Hafen von Küstendje erst dann zugelassen, wenn nach ihrer Abfahrt aus einem verseuchten Hafen wenigstens sieben Tage verstrichen sind und sich kein verdächtiger Krankheitsfall an Bord ereignet hat.

Algier. Mit Verordnung des General-Gouvernements vom 18. October wurden die Provenienzen aus Damiette in den algerischen Häfen einer Desinfection und reglementmässigen Isolirung unterworfen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 22. bis zum 28. November.

Adriatischer Dienst.

22. November, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone", Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.
22. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Orlando, nach Venedig.
23. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.
25. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer, nach Venedig.
26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
27. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän M. Zurich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
27. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Orlando, nach Venedig.
28. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

23. November, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Austria", Capitän G. Ghezzo, nach Smyrna, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè Khios und Mytilene.
25. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Helios", Capitän T. Androvich, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto, überdies nach Burgas, Varna, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.
26. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Habsburg", Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Rhodus, Khios, Smyrna und Dardanellen. Ueberschiffung in Alexandrien nach Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca und Limassol.
28. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Aurora", Capitän N. Covacevich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Kustendje und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Khios und Smyrna, und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. December, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
21. December um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „. . .", Capitän . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen. (Verlegung der Amtsräumlichkeiten.) Die Amtsräumlichkeiten der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen befinden sich seit 11. November in Wien, I. Elisabethstrasse 9 (Schillerhof), 1 Stiege, 1. Stock.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 17·894 km lange Strecke Lissa—Luschwitz der kgl. Eisenbahndirection Posen, welche am 1. November dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXVII. Stückes.) Das am 19. November herausgegebene CCXVII. Stück enthält unter

Nr. 1593: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 13. November 1895, Z. 90.621, betreffend die Sperre des politischen Bezirkes Stryj und des Gerichtsbezirkes Borynia für die Ein- und Ausfuhr von lebenden Klauenthieren.

Nr. 1594: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 13. November 1895, Z. 93.781, betreffend die Wiedereröffnung des Borstenviehmarktes in Krakau.

— (Inhalt des CCXVIII. Stückes.) Das am 20. November herausgegebene CCXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1595: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 16. November 1895, Z. 180.960, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehrs mit Schweinen in den politischen Bezirken Böhmisch-Leipa, Budweis und Trautenau.

Nr. 1596: Bekanntmachung des grossherzoglich Badischen Ministeriums des Innern vom 24. October 1895 (Gesetzes- und Verordnungsblatt für das Grossherzogthum Baden Nr. XXX vom 12. November 1895), betreffend die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr von Schlachtvieh (Rindvieh) aus Galizien nach und durch das Grossherzogthum Baden.

Nr. 1597: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 19. November 1895, Z. 110.619, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus der kgl. ungar. Freistadt Szegedin nach Niederösterreich.

Literatur.

Handausgabe der neuen Refactie-Verordnung.

Die mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 11. November 1895, Z. 64.847 (Vrdgs.-Bl. Nr. 134), angekündigte Handausgabe der neuen Refactie-Verordnung ist, zusammengestellt vom k. k. Hofrath Dr. Max Freiherrn v. Buschman, im Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei, und zwar als 108. Heft der von derselben herausgegebenen „Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen" bereits erschienen. Dieses Heft enthält zunächst die Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren. Den einzelnen Paragraphen der Verordnung sind die einschlägigen Stellen des Einführungs-Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, Vrdgs.-Bl. Nr. 135, sowie anderweitige auf das Refactiewesen Bezug nehmende, noch in Geltung verbleibende frühere Erlässe, Entscheidungen u. s. w. beigefügt, so dass das gesammte, jeden Paragraphen betreffende, derzeit vorhandene Material in leichter Weise überblickt werden kann. Da das bereits vor längerer Zeit erschienene 107. Heft dieser Handausgabe die Verordnung vom 1. November 1894 (Vrdgs.-Bl. Nr. 127), betreffend die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transportbestimmungen, ferner die Verordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510 (Vrdgs.-Bl. Nr. 128), über die Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen und die Abänderung derselben behandelt, so sind in diesen beiden Heften die gesammten dermalen in Oesterreich hinsichtlich des Tarifwesens geltenden Vorschriften formeller Natur enthalten, wodurch allen Jenen, welche sich in dieser Beziehung aus irgend welchem Grunde informiren wollen, die Möglichkeit hiezu in gewiss dankenswerther Weise geboten ist.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung neuer directer Fahrpreise.

Mit Wirksamkeit vom 1. December 1895 gelangen nachstehend verzeichnete directe Fahrpreise in beiden Richtungen zur Einführung, u. zw.:

Zwischen Olmütz und	für Personenzüge I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden österr. Währ.		
Aujezd	—	—.63	—·33
Rabersdorf	—	1·32	—·71
Ober-Lindewiese via Hannsdorf	—	5·70	1·48
Ziegenhals via Hannsdorf	5 57	3·38	1·86

Wien, am 21. November 1895. [912]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ostende—Triest-Expresszug.

Vom 2. December 1895 angefangen verkehrt wöchentlich einmal, und zwar an jedem Montag, der Ostende-Wien-Expresszug von Wien-Westbahnhof über Wien-Südbahnhof nach Triest zum Anschlusse an die Dampfschiffe des Oesterreichischer Lloyd (Eillinie Triest—Alexandrien). Ebenso verkehrt der Expresszug einmal wöchentlich, und zwar an jedem Mittwoch, im Anschlusse an den Lloyddampfer der Eillinie Alexandrien—Triest von Triest über Wien-Südbahnhof nach Wien-Westbahnhof und von dort weiter nach Ostende (mit Schiffs- und Bahnanschluss nach Dover, bezw. London).

Zur Benützung dieses, von der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft beigestellten, mit allem modernen Comfort (Speisewagen, Schlafplätze etc.) ausgestatteten Expresszuges berechtigen innerhalb des Südbahndurchlaufes — nach Massgabe der vorhandenen Plätze — alle tarifmässig für die I. Wagenclasse der Schnellzüge giltigen Fahrlegitimationen, und zwar einfache Fahrkarten, Tour- und Retourkarten, internationale Rundreisebillets, zusammenstellbare Fahrscheinhefte, Fernverkehrs-Zeitkarten etc. Jedoch ist zu jeder Fahrlegitimation ein Zuschlagsbillet der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft zu lösen.

Der Tarif für diese Zuschlagbillets beträgt Francs 0·0285 (ö. W. fl. 0·0136) per Kilometer, demnach beispielsweise für die Strecke Wien-Südbahnhof—Triest (das ist 589 km) Francs 17·15 oder ö. W. fl. 8·20 einschliesslich der Stempelgebühr.

Auf der Strecke Wien-Westbahnhof—Wien-Südbahnhof wird 25 kg Freigepäck gewährt.

Specielle nähere Auskünfte hinsichtlich des Ostende-Triest-Expresszuges, über die Reservirung von Plätzen u. dgl. ertheilen die Internationale Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft (Wien, I., Kärntnerring 15) und die Haltestationen des Zuges.

Mit Rücksicht auf die beschränkte Passagieraufnahme bei diesem Expresszuge empfiehlt es sich, die gewünschte Plätze im Wege der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft vorauszubestellen.

Wien, am 22. November 1895. [913]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung der Güteraufnahme von Regensburg zu Thal.

Wegen Niederwasser wird mit heutigem Tage die Güteraufnahme von Regensburg zu Thal nach allen Stationen für heuer endgiltig eingestellt.

Wien, am 25. November 1895. [914]

Sonstige Nachrichten.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach den Sächsischen Staatseisenbahnen. (Directe Frachtsätze nach Station Weissenberg in Sachsen.) Mit dem 1. November traten für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirkes nach Station Weissenberg in Sachsen directe Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen (Localtarif Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895). (Gütertarif auf der Localbahn Traunstein-Ruhpolding.) Für den Güterverkehr der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn Traunstein-Ruhpolding kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895 zur Anwendung. Die der Frachtberechnung im Uebergangsverkehr zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in der Art zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station Traunstein die aus dem Kilometerzeiger der Localbahn zu entnehmenden Entfernungen angestossen werden.

Kilometerzeiger der Localbahn Traunstein-Ruhpolding:

Von und nach	Traunstein	Haslach	Traundorf	Siegsdorf	Eisenärzt	Ruhpolding
	Kilometer					
Traunstein (Station)	—	2	4	6	9	14
Haslach (Halteplatz)	2	—	3	4	8	12
Traundorf „	4	3	—	2	6	10
Siegsdorf (Haltestelle)	6	4	2	—	4	8
Eisenärzt „	9	8	6	4	—	5
Ruhpolding (Station)	14	12	10	8	5	—

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden Anwendung auf die Kunstausstellung in Budapest vom 25. November 1895 bis 25. Jänner 1896.

Deutsch - Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil IIb, vom 1. September 1889. (Nachtrag XII.) Mit Giltigkeit vom 15. November ab gelangte der Nachtrag XII zur Einführung. Auf dem Titelblatt ist der Einführungstermin vom 11. September in 15. November abzuändern.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. transit vom 1. December 1895. Mit Giltigkeit vom 1. December gelangt ein neuer Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad, Furth i. W., Kufstein, Passau, Salzburg und Simbach transit zur Einführung, wodurch der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. November 1887 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1986	Böhmischen Commercialbahnen		Eisenschlacken	Miröschau	Rokycan	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1891	6·0	4·8	1·2	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Miröschau: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Bei Sendungen von Miröschau: Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen	
			Eisen aller Art						Verschieden	5·5	Verschieden			Von den nebigen Frachtsätzen wird noch eine Superrefactie von 0·5 kr. (fünf Zehntel Kreuzer) pro 100 kg gewährt, wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses von den drei Eisensorten zusammen ein Minimal-Verfrachtungsquantum von 5000 t aufgebracht wird
			Eisen und Eisenwaaren der Classen A						16·0	12·5	3·5			
			B						15·5	12·5	3·0			
			C						13·5	9·5	4·0			
			A		Nezvěstic*)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			16·0	12·5	3·5			Das zur Verfrachtung gelangende Quantum dieser Artikel wird in das zur Erreichung der Superrefactie bedungene Minimalquantum von 5000 t mit einbezogen, jedoch wird hiefür eine Superrefactie nicht geleistet
			B	oder vice versa					15·5	12·5	3·0			

*) Von der rücksichtlich der Strecke Miröschau—Nezvěstic gewährten Begünstigung sind alle Sendungen nach oder von Pilsen und darüber hinaus ausgeschlossen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1987	Böhmischen Commercialbahnen		Rübe	Jičin	Libáň-Psinic	Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1891	10·4 kr.	9·2 kr.	1·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1897	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Rübenschnitte	Libáň-Psinic	Jičin				10·4 kr.	9·2 kr.	1·2 kr.		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis Ende März 1897	
1988	Böhmischen Commercialbahnen		Strassenschotter und Bruchsteine	der Ladestelle zwischen Fürstenbruck und Bakov		Bei Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1891	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen. Die Schotter- und Bruchstein-Transporte müssen stets in Partien von mindestens 5 Wagen von der Ladestelle nach den nebenbezeichneten Stationen aufgegeben werden
					Křinec	900 Tonnen			14·0	12·6	1·4			
					Ronov-Woskořinek				15·0	13·6	1·4			
					Velelib				17·0	14·6	2·4			
					Unterbautzen	1800 Tonnen. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			5·8	5·5	0·3			
					Domausnic				7·6	6·5	1·1			
					Dětenic				9·4	8·0	1·4			
					Libáň-Psinic				10·2	8·8	1·4			
					Kopidlno				11·2	9·8	1·4			
					Jičin				14·6	13·2	1·4			
					Křinec				14·0	12·6	1·4			
					Dymokur				15·4	14·0	1·4			
					Ronov-Woskořinek				15·0	13·6	1·4			
					Rožďalovic				12·8	11·4	1·4			
					Nimburg St.E.G.				17·0	15·6	1·4			
					Velelib				17·0	14·6	2·4			
					Jičinoves				12·4	11·0	1·4			
					Königstadtl				17·0	14·6	2·4			
1989	Böhmischen Commercialbahnen		Getreide aller Art	Ronov-Woskořinek		Bei Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 250 Tonnen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1891	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Für Sendungen von Ronov-Woskořinek: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Für Sendungen nach Ronov-Woskořinek: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend	Die bezeichneten Documente sind bis Ende März 1897 einzusenden
					Nimburg St.E.G.				10·0	8·0	2·0			
					Jičin B.C.B.				25·6	18·4	7·2			
					Bakov B.C.B.				31·2	28·4	2·8			
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1990	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche, bei Aufgabe in beliebigen Mengen			Auflieferung eines Minimalquantums von 650 Tonnen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Kreuzer			Im Kartirungswege		Für das bahnämtliche Abwiegen der Eilgüter bei der Aufgabe der Sendungen wird ein Wägegeld nicht erhoben.
				Wien Oe.N.W.B.	Stationen der Oe.N.W.B., resp. S.N.D.V.B.									
					Aussig				452	374	78			
					Časlau				533	252	281			
					Chrudim				547	267	280			
					Deutschbrod				426	204	222			
					Iglau				240	180	60			
					Kolin				570	290	280			
					Leitmeritz				718	339	379			
					Neubidschow				615	308	307			
					Pardubitz				547	306	241			
					Sedletz-Kuttenberg				551	266	285			
					Startsch-Trebitsch				307	147	160			
				Wien K.F.N.B. oder St.E.G.	Stationen der St.E.G.									
					Aussig				452	374	78			
					Kolin				570	290	280			
					Pardubitz				547	306	241			
				Wien Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Trebitsch St.E.G.				312	152	160			
					Znaim Oe.N.W.B. oder St.E.G.				210	128	82			
				Wien K.F.N.B., K.F.J.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Teplitz A.T.E.				492	374	118			
					Stationen der B.N.B.									
					Böhm.-Kamnitz				518	399	119			
					B.-Leipa				480	364	116			
					Haida				516	376	140			
					Jungbunzlau B.N.B.*) oder Oe.N.W.B.				400	300	100			
					Stationen der B.N.B.									
					Münchengrätz				440	324	116			
					Nixdorf				598	435	163			
					Rumburg				556	412	144			
					Schluckenau				586	423	163			
					Schönau				588	432	156			
					Schönlinde				556	406	150			
					Warnsdorf				544	412	132			
					Zwickau i. B.				551	393	158			
				Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Stationen der Oe.N.W.B., resp. S.N.D.V.B.									
					Arnau				700	345	355			
					Jičin				662	335	327			
					Josefstadt-Jaroměř				595	300	295			
					Königgrätz				555	282	273			
					Königinhof				623	314	309			
					Reichenberg				490	360	130			
					Trautenau				666	332	334			
				Brünn St.E.G.	Reichenberg S.N.D.V.B.				614·2	300	314·2			
				oder vice versa										

*) Die Frachtsätze für Jungbunzlau B.N.B. gelten nur im Verkehre mit Wien K.F.J.B. und die für Jungbunzlau Oe.N.W.B. nur im Verkehre mit Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G. oder vice versa

Jede contrahirende Firma hat zur Sicherstellung **eine Caution von fl. 7000** (siebentausend Gulden) in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, zu erlegen, welche zurückerstattet wird, wenn der Nachweis erbracht ist, dass bis Ende December 1896 **650 Tonnen** Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden sind; im entgegengesetzten Falle wird die Caution zur Deckung der Differenz zwischen den bewilligten und officiellen Frachtsätzen für das wirklich verfrachtete Quantum benützt.

Mit diesem Zugeständnisse ist ferner die Bewilligung verbunden, die Eilgüter in Wien Oe.N.W.B. ausnahmsweise auch in der Zeit von 6 bis 7 Uhr Abends zur Aufgabe zu bringen.

Der Nachweis, dass das Minimalquantum Eilgüter in den begünstigten Relationen verfrachtet worden ist, hat durch Vorlage der auf die contrahirende Firma als Aufgeberin, bezw. Empfängerin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe zu erfolgen, und sind diese Documente längstens bis 1. Februar 1897 einzusenden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Rückvergütung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1991	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Olmütz transit (für von Galizien provenirende Sendungen)	Stationen der St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-, bezw. österr. Verbandtarif		51·7		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der betheiligten Bahnen tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Diese Frachtsätze gelangen nur für jene Sendungen zur Anwendung, welche in galizischen Stationen mit directen nach den angeführten Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
					Aussig				64·5		12·8			
					Beřkovic-Melnik				55·0		3·3			
					Bodenbach				66·5		14·8			
					Hrobec				59·5		7·8			
					Jenšovic				53·5		1·8			
					Knobis				57·0		5·3			
					Lobositz				62·5		10·8			
					Mühlhausen				52·0		0·3			
					Nestersitz-Pömmerle				66·5		14·8			
					Raudnic				58·5		6·8			
					Salesl				64·0		12·3			
					Schönpriesen				66·5		14·8			
					Střebichovic-Vinařic				57·0		5·3			
					Theresienstadt				61·0		9·3			
					Topkovic-Kartic				66·5		14·8			
					Wegstädtl-Hněvic				57·0		5·3			
					Weltrus				52·5		0·8			
					Stationen der Oe.N.W.B.: Aussig, Gross-Priesen, Leitmeritz, Melnik, Polep, Schreckenstein, Tetschen, Tichlowitz, Wegstädtl				Bestehen keine directen Frachtsätze	51·7				
					Bodenbach B.N.B.					51·7				
					Komotau A.T.E. und B.E.B.					67·7				
					Saaz B.E.B.					69·0				
					Prag St.E.G. od. Oe.N.W.B. trs. (für ausländ. Stationen)				46·5	39·6	6·9			
					Bubna St.E.G. transit (für ausländische Stationen)				46·5	39·6	6·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1992	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Reichenberg loco	Prag (Oe.N.W.B. od. B.N.B.)	**50 Tonnen.** Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Local-, bezw. Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarife	299·0	206·0	93·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender bezw. Empfänger lautende Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel von Seiten einer der betheiligten Bahnverwaltungen tragen dürfen, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1897	
					Olmütz				606·3	370·0	236·3			
					Troppau (K.F.N.B. od. k.k.St.B. [ehemal. M.S.C.B.])				Bestehen keine directen Sätze	418·0				
					Jägerndorf					400·0				
				oder vice versa										
1993			Güter der Classe II, A, B und C und des Specialtarifes 2	Adamsthal loco	Königgrätz loco	Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife			10 Percent von den tarifmässigen Frachtsätzen		Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger und Aufgeber lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss die Ueberfuhr der Sendungen vom Bahnhofe in Königgrätz resp. Adamsthal in eine Maschinenfabrik daselbst bahnämtlich bestätigt sein
				oder vice versa										
1994			Eil- und Frachtgüter	Warnsdorf (B.N.B.)	Chlumetz, Iglau, Kolin, Königgrätz, Korneuburg, Pardubitz, Tinischt, Wichstadtl-Lichtenau, Wien, Jedlesee, Wildenschwert, Brünn, Olmütz, Stadlau und Floridsdorf	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Gemeinsamer Tarif, Theil I			Nachlass der tarifmässigen Aufnahmsbescheinigungs- und Aufnahms-Stempelgebühr		Vorlage der Aufnahmsscheine, bezw. der Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente spätestens 3 Monate nach erfolgter Beförderung des Gutes vorzulegen sind	
1995		Oe.N.W.B.	Dampfkessel der Position D—4 des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Lieben Oe.N.W.B.	Mannersdorf (L.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Anhang zum Oesterr. Eisenbahnverbande, giltig vom 1. Jänner 1895	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 82			Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen zum Baue einer Cementfabrik in Mannersdorf bestimmt sein
		K.F.N.B.	Maschinen- und Einrichtungsgegenstände der Position E—6 und 7 des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Brünn St.E.G.					Verschieden	45	\			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1996	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Steine	Horic (B.C.B.)	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Die Ausladung der Steine in Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) mit Benützung des Hebekrahnes von den Eisenbahnwagen auf die Strassenfuhrwerke hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif, Theil I	Krahngebühr in Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) pro 100 kg in Kreuzern: 2	1	1	Im Kartirungswege		
		K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Steine der Position S-57 und 58 der Güterclassification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Wilhelmsdorf (St.E.G.)	Wien-Praterquai und Wien-Donauquaibahnhof	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen		Localtarife, bezw. Ausnahmetarif für Steine- und Schottertransporte	Bestehen keine directen Frachtsätze	10·9				Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
		Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, Maschinenöl und Petroleumrückstände	Marchegg (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Kralup (St.E.G.)			Localtarife	Verschieden	100				
		K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Mauthausen					Bestehen keine directen Frachtsätze	49				
			Calcinirte Soda	Ebensee						Kreuzer 80				
1997	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen (für die im Abschnitte A des Localtarifes, Theil II, Heft 1, bezeichneten Linien), Südbahn-Gesellschaft (österr. Netz), Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (einschliesslich der Localbahnen der Oe.U.St.E.G.)	Schwefelkohlenstoff (zur Bekämpfung der Reblaus)	Rücksichtlich der Linien der publicirenden Verwaltungen		Aufgabe als Frachtgut. 1) In beliebigen Quantitäten. 2) In Quantitäten von mindesten 5000 kg pro Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden		ad 1) 50% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen der Classe II; ad 2) 50% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen der Classe A	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe, sowie eines von der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien ausgestellten Certificates, durch welches bestätigt wird, dass die Schwefelkohlenstoff-Transporte thatsächlich zur Bekämpfung der Reblaus bestimmt waren, bis längstens Ende März 1897	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1998	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen	Verschiedener Art	Diversen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., sowie der im Betriebe der genannten Verwaltungen stehenden Localbahnen	Diversen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. und der im Betriebe der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. stehenden Localbahnen	Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Im Kartirungswege, bezw. Rückvergütungswege	Die näheren Bestimmungen sind aus der „Zusammenstellung" der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen unter einander, sowie für den Verkehr zwischen Stationen dieser Localbahnen einerseits und Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. andererseits, giltig vom 1. Jänner 1896, sowie aus dem im Nachtrag III A zum Localtarife der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. enthaltenen „Anhang" zu entnehmen	
1999	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Güter aller Art, excl. Kohle und Coaks	Rossitz	Pardubitz (S.N.D.V.B.) transit und umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. August 1883	Verschieden	0·8 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei in Rossitz zur Aufgabe gebrachten Sendungen, Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, bezw. der Aufgabs-Recepisse; bei in Rossitz anlangenden Sendungen, Vorlage der Original-Frachtbriefe	Diese Frachtermässigung findet nur auf solche Transporte Anwendung, welche frachtbriefmässig für die Zuckerraffinerie in Rossitz bestimmt sind, bezw. von derselben zur Absendung gelangen
2000	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Güter der Classe I	Stationen der Strecken Altpaka bis Tannwald und Seidenberg (exl. Turnau), Altpaka bis Hohenelbe, Freiheit-Johannisbad und Liebau, sowie bis Josefstadt und Chlumetz (excl. Wostromeř und Jičín)	Altpaka	Die Sendungen müssen von Altpaka als Sammelladungen mit directen Frachtbriefen nach Triest weiter befördert werden. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B.	Verschieden	Frachtsätze des Localtarifes für Güter der Classe II plus Portozuschlag der S.N.D.V.B.		Im Rückvergütungswege	Vorlage der die Identität der Sendungen bis, bezw. von Altpaka nachweisenden Original-Frachtdocumente bis längstens Ende Februar 1897	Alle event. Nebengebühren werden laut Tarif erhoben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2001	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Getreide	Triest und Fiume	Kufstein transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehre mit directen Frachtbriefen nach Rosenheim oder darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Verschieden	Francs 21·33 pro Tonne 1000 kg	Verschieden	Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die im Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehre vorgesehene Reexpedition im landschaftlichen Lagerhause zu Innsbruck ist auch bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung zulässig, wenn dieselbe durch Beibringung der Documente über die erfolgte Einlagerung und Reexpedition nachgewiesen wird
2002	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Korkabfälle in gepressten Ballen	Peri transit	Mödling	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Abfertigung der Transporte mit directen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehres. Das Zugeständniss gilt nur für Sendungen, welche von Mailand proveniren	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	25·30 (In Francs pro Tonne 1000 kg)	22·85	2·45	Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2003	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Pitch-Pine- (Pechkiefer-) Holz	Triest und Fiume	Augsburg	Unter Anwendung der im Tarife für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr für Pitch-Pine-Holz bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen festgesetzten Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr, giltig vom 1. December 1888	41·08	27·83	13·25	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					München C.B.				34·03	24·49	9·54			
					München O.B.				33·36	23·98	9·38			
					München S.B.				33·66	24·21	9·45			
					Nürnberg C.B.				48·75	35·63	13·12			
					Nürnberg O.B.				48·98	35·86	13·12			
									Francs pro Tonne 1000 kg					
2004	Südbahn-Gesellschaft		Oelseife, gemeine, nicht parfumirte, verpackt	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ausnahmetarif im internen Verkehre zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume andererseits vom 1. September 1892	171 kr. ö. W. 342 Heller	305 Heller incl. Mgb. (bezw. auch incl. Steuer)	37 h	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2005	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 h (Eisen- und Stahlwaaren etc.) im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre	Altkladno	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen nach den Vorschriften des Böhmisch-Italienischen Gütertarifes zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	37·11 (Francs pro Tonne = 1000 kg)	Variabel	Kartirung		
				Kladno						36·43				
			Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 i (Eisen und Stahl, façonnirt) im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre, dann Gewehrläufe, rohe, ungebohrte	Altkladno	Peri transit					30·01				
2006	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Kartoffel, auch lose verladen	Wien (Matzleinsdorf)	Peri transit (oder umgekehrt)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gebracht werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	(Francs pro Tonne = 1000 kg) 24·54	22·05	2·49	Kartirung		
				Wien Hauptzollamt	Peri transit				25·74	23·10	2·64			
				Budapest S.B.	Peri transit				26·12	25·—	1·12			
				Wien (Matzleinsdorf)	Pontebba transit				18·66	14·06	4·60			
				Wien Hauptzollamt	Pontebba transit				19·86	15·11	4·75			
				Budapest S.B.	Cormons transit				21·40	19·60	1·80			
2007	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Wolle, ungewaschene (schmutzige) der Pos. 1918 965 des deutschen Textes der Waarenclassification für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Pontebba transit	Vöslau-Gainfarn	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 40·70 b) 37·— (Francs pro Tonne = 1000 kg)	Variabel	Kartirung		
				Peri transit						a) 51·40 b) 45·40				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2008	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Zuckerrüben und b) Rübenschnitze aus der Pos. Z, 13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	a) Selčan	a) Wotic transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	9	a) 7	2	Im Kartirungswege		
				b) Wotic transit	b) Selčan				9	b) 6	3			
			Strassendünger (Kehrmist) aus der Pos. D, 15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Prag (St.B.)	Krč				7·3	4·6	2·7			
2009	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dach-Ziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon), gebrannt, aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Böhmisch-Leipa Stadt	Niemes	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	10·3 kr.	6 kr.	4·3 kr.	Im Kartirungswege		
				Krč	Prag (St.B.) loco und transit Hrabovka transit Vyšehrad Smichow loco und transit				9·5 kr.	7 kr.	2·5 kr.			
2010	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fassdauben aus der Pos. H, 19, 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Prag (St.B.) transit und Hrabovka transit	Branik-Hodkovička	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	12 kr.	7 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2011	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenerz aus der Pos. E-25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Unzmarkt	Leoben transit	Aufgabe als Frachtgut in der Station Turrach mit nach Trofaiach lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis 31. December 1895	Localtarif	15 kr.	13 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
2012	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Staubkohle	Altkladno, Neukladno, Duby, Kladno, Buschtěhrad	Wien (St.E.G.)	1000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife, resp. Kartirungssatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 47		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Für andere Kohlengattungen hat dieser Frachtsatz keine Giltigkeit
					Schwechat-Kledering					47·5				
				Střebochovic-Vinařic (auch Libušiner-Schacht)	Wien (St.E.G.)				kr. 48	kr. 47	kr. 1			
					Schwechat-Kledering				66	47·5	18·5			
2013	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Schotter und Bruchsteine	Dévény-Ujfalu	Schönfeld-Lassee	1000 Tonnen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarife, Theil II, Heft 1 und 4, bezw. Anhänge hiezu	kr. 11	kr. 9	kr. 2	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				11	9·5	1·5			
					Raasdorf				12	10	2			
					Stadlau				12	11	1			
					Gerasdorf				14	12	2			
					Wolkersdorf				14	13	1			
					Schleinbach				18	14·5	3·5			
					Mistelbach				24	18	6			
2014	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl der Pos. E-6 der Güterclassification im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Bubna (St.E.G.)	Zwittau	1000 Tonnen. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe B giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 64·4	kr. 56·5	kr. 7·9	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1897	Die Sendungen müssen nachweislich zum Bau der Localbahn Zwittau-Polička bestimmt sein
				Libšic					69·3	60·3	9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2015	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Segen-Gottes	Salzburg	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Juni 1893	Kreuzer 60	56	4	Im Kartirungswege		
					Leonhard-Drachenloch (Gartenau)				69	65	4			
					Söll-Leukenthal				73	67·8	5·2			
					Kirchbüchl				79	73	6			
2016	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Südbahn-Gesellschaft	Magnesia-Kalksteine	Mitterdorf (S.B.) via Grammat-Neusiedl—Stadlau	Marchegg (St.E.G.) transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	32·5 kr.		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche in Mitterdorf mit directen Frachtbriefen nach den unterhalb Köbánya liegenden Stationen der kgl. ungar. St.B. aufgegeben werden
2017	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclusive Traubenzucker [Glykose], Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Aussig (Oe.N.W.B. od. St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen	Wien (Donauuferbahnhof) der K.F.N.B. und Wien (Donauquaibahnhof) der k. k. österr. St.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	92 kr.	89 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
2018	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalksteine	Kalk-Podol und Prachovic	Pardubic loco	Für das 3500 Tonnen übersteigende Quantum Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Kalkstein-Transporte vom 1. Mai 1892	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Kalkstein-Transporte vom 1. Mai 1892 sammt Nachtrag I	14·4 kr.	10·0 kr.	4·4 kr.	Im Rückvergütungswege	**Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und auf welch' letzteren die bahnämtliche Bestätigung beigebracht werden muss, dass die Kalksteine auch thatsächlich in der Station Pardubic zur Abgabe gelangten.** Diese Documente sind längstens bis Ende **März 1897 vorzulegen**, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	**Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Kalkstein-Sendungen, welche an Etablissements adressirt sind, die mit der Station Pardubic St.E.G. oder S.N.D.V.B. in directer Schienenverbindung stehen**
						Minimalquantum 1500 Tonnen.			14·4 kr.	10·7 kr.	3·7 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2019	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Rohzucker	Tlumacz	Troppau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	85·6 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2020	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Messingblech bei Aufgabe in jeder Menge	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen von Brixlegg [Achenrain])	Wagstadt	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	134·5 kr.	105·9 kr.	28·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			Messingblech-Abfälle bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wagstadt	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen nach Brixlegg [Achenrain])				96·4 kr.	91·5 kr.	4·9 kr.			
2021	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rübenschnitte	Rohatetz	Grosshof	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende April 1896	Localtarife	kr. 15·5	kr. 12·8	kr. 2·7	Im Kartirungswege		
				Bisenz-Pisek					16·9	14·2	2·7			
2022	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, und zwar Mauer- und Dachziegel (Pfannen-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon) aus der Pos. Z-1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Vöcklabruck	Kammer	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	8 kr.	5 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2023	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erbsen, ungeschält (aus Pos. G—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	den im Tarifhefte 4 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juni 1893 enthaltenen Stationen der Strecken: Lemberg—Podwołoczyska, Krasne—Brody, Lemberg Halicz—Suczawa, Stryj—Stanislau—Husiatyn und Czernowitz—Nowosielitza	Komotau loco / Gaya loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarifheft 4 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juni 1893	Verschieden	Verschieden	14 Kreuzer (Komotau) / 15 Kreuzer (Gaya)	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, innerhalb der Frist von 3 Monaten vom Tage des Bezuges der Sendungen an gerechnet	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Gaya oder Komotau zur Verarbeitung gebracht werden, und hat die Fabrik auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass die Erbsen thatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihrem Etablissement bezogen wurden
2024	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Pressbaum	Hütteldorf-Hacking	Aufgabe als Frachtgut mittels Turnuswagen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	4 kr.	3·5 kr.	0·5 kr.	Im Kartirungswege		
2025	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz, ferner Eisenbahnschwellen als Frachtgut	Wama transit (für Sendungen ab Verladestellen der Schleppbahn Wama—Russ. Moldawitza)	Hatna transit für Stationen der L.Cz.J.B. und darüber hinaus	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 29	28	1	Im Kartirungswege		
2026	Oesterr. Nordwestbahn		Güter der Classe B	Aussig Oe.N.W.B.	Freiheit-Johannisbad	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 83·3	kr. 79	kr. 4·3	Im Kartirungswege		Zu den Frachtsätzen wird ein Portozuschlag der S.N.D.V.B. nicht eingehoben
					Parschnitz				79·5	77	2·5			
					Trautenau				80·5	77	3·5			

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Kundmachung

betreffend die gemeinschaftliche Ausschreibung der Lieferung von blauem Leinenstoff zur Anfertigung von Arbeiteranzügen für die Diener der Amtsbezirke der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Lemberg, Krakau und Stanislau.

Die vorbenannten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen beabsichtigen, für die Dauer eines Jahres, und zwar vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896, ihren gemeinsamen Bedarf an blauen Leinenstoffen im Wege der öffentlichen Concurrenz einheitlich sicherzustellen.

Es wird zur Einbringung schriftlicher Offerte hiemit die öffentliche Aufforderung erlassen.

Der beiläufige Bedarf während der einjährigen Lieferungsperiode ist folgender:

Artikel Nr.	Gegenstand	Für den Amtsbezirk der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen			Totale
		Lemberg	Krakau	Stanislau	
		mit dem Ablieferungsorte (Material-Magazin)			
		Wien oder Lemberg	Wien oder N.-Sandez	Wien oder Stanislau	
		M e t e r			
1	blauer Leinenstoff	8.000	6.000	1.800	15.800

1. An der Offerteinbringung können sich nur solide, leistungsfähige Unternehmer betheiligen. Zwischenhändler, dann Personen, welche das österreichische Staatsbürgerrecht nicht geniessen, sind von der Bewerbung grundsätzlich ausgeschlossen.
2. Alle jene Unternehmer, welche sich an der Offerteinbringung betheiligen wollen und bisher zu den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen im ähnlichen Lieferungsverhältnisse noch nicht gestanden sind, haben mittelst eines von der bezüglichen Handels- und Gewerbekammer ausgefertigten Zeugnisses ihre Solidität und Leistungsfähigkeit nachzuweisen.
3. Die Erzeugung dieses Artikels hat unter bahnanstaltlicher Ueberwachung in den von den Unternehmern selbst betriebenen Fabriken zu erfolgen.
4. Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen behalten sich das Recht vor, bei Beurtheilung der Offerte nicht allein auf die Preise, sondern auch auf die vorgelegten Muster, sowie auf die Solidität und Leistungsfähigkeit des Offerenten Rücksicht zu nehmen und hienach nach freier Wahl zu entscheiden, sowie sie auch berechtigt sind, beliebige Theilmengen dem Offerenten zur Lieferung zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote zurückzuweisen und die Lieferung auf beliebigem Wege zu vergeben.
5. Für die richtige Einhaltung des Offertes ist ein Vadium im Betrage von fünf Percent des Werthes, welcher nach dem für den offerirten Artikel geforderten Preise entfällt, gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch abgesondert von demselben, bei der Casse der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg nach Vorschrift des Artikels 4 der allgemeinen Bedingnisse zu erlegen, worüber der Erleger eine Bestätigung erhält.
6. Das vom Offerenten eigenhändig zu unterfertigende Offert muss:
   a) auf dem mit dieser Ausschreibung hinausgegebenen Formulare des Preisverzeichnisses verfasst,
   b) mit einer Stempelmarke von 50 kr. versehen,
   c) unter der Voraussetzung des Punktes 2 mit dem Soliditäts- und Leistungsfähigkeitszeugnisse der betreffenden Handels- und Gewerbekammer belegt sein;
   d) ferner sind im Sinne des § 4 der speciellen Lieferungsbedingnisse die bezüglichen Muster separat versiegelt gleichzeitig mit dem Offerte vorzulegen;
   e) die Preise sind zu stellen franco aller Spesen einer der dem bezeichneten Materialmagazine vom Fabriksorte nächstgelegenen Einbruchstation der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, von welcher die Waaren im Regiewege an die Ablieferungsstelle weiter befördert werden, und zwar bei Baarzahlung ohne Sconto.
7. Offerte, welche durch kein Vadium gesichert sind, ferner solche, welche besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen, sowie Ausnahmen oder Berichtigungen enthalten, dann solche, welche verspätet einlangen, oder welchen keine Muster beigegeben sind, endlich telegraphische Anbote bleiben ebenso unberücksichtigt, als jene Offerte, welchen etwa die Erklärung beigefügt wäre, dass der Offertsteller auf die Anbote anderer Offerenten Nachlässe zugesteht.
8. Die Formularien für die Preisverzeichnisse, dann die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, sowie die Muster liegen bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen zur Einsicht auf.
9. Das Offert ist für den Offerenten vom Zeitpunkte der Einreichung, für die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen aber erst dann rechtsverbindlich, wenn der Ersteher von der erfolgten Genehmigung seines Offertes Seitens derselben verständigt worden ist.
10. Die nach Vorschrift des Punktes 6 dieser Kundmachung instruirten Offerte sind nebst den Mustern versiegelt beim Einreichungsprotokoll der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg bis längstens **16. December 1895, 12 Uhr Mittags,** mit der Aufschrift am Couverte: „Offert zur Lieferung von blauen Leinenstoffen zu Arbeiteranzügen", einzureichen.
11. Die Offerenten werden von der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg so schleunig als möglich von dem Erfolge ihrer Offerte verständigt, den Nichterstehern das erlegte Vadium gegen Rückstellung der Cassebestätigung ausgefolgt, die Ersteher aber gleichzeitig zum Erlage der Caution aufgefordert werden.

Im November 1895.

Die k. k. General-Direction.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 138. **Wien, 28. November 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von Neu-Ottowitz zu dem Kohlenwerke und der Porzellanfabrik in Dallwitz und für eine Localbahn von Merkelsgrün nach Bärringen.

Das k. k. Handelsministerium hat der Karlsbader Kaolin-Industrie-Gesellschaft in Wien im Vereine mit der Frisch Glück Böhmischen Gewerkschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von der bei Neu-Ottowitz herzustellenden Station der projectirten Localbahn Karlsbad-Lichtenstadt-Merkelsgrün zu dem Kohlenwerke und der Porzellanfabrik der Firma Pröscholt & Co. in Dallwitz, ferner für eine Localbahn von Merkelsgrün bis Bärringen zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Karlsbad-Neudek-Johann Georgenstadt im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. November 1895. Z. 57.501 u. 58.429.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Černositz nach Hořelic.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Martin Ladislaus Walter, Obmann der Bezirksvertretung von Königsaal, und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Haltestelle Černositz der k. k. Staatsbahnlinie Prag—Pilsen nach Hořelic zum Anschlusse an die im Baue befindliche Staatsbahnlinie Dušnik-Beraun im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 14. November 1895. Z. 56.779.

Staatsvoranschlag für Wasserbauten in Oesterreich im Jahre 1896.

II.

Rheinregulirung. Auf Grund des mit der Schweiz abgeschlossenen Staatsvertrages vom 30. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 141 ex 1893, hat die Regulirung des Rheins in der Strecke von der Illmündung bis zum Bodensee, einschliesslich der Durchstiche bei Fussach und Diepoldsau gemeinsam durch beide Staaten zu erfolgen. Die Kosten dieser Regulirung sind mit 16,560.000 Frcs. = 6,624.000 fl. veranschlagt und von beiden Regierungen zu gleichen Theilen derart zu tragen, dass von dem der Wirksamkeit des Vertrages folgenden Kalenderjahre ab je zwölf Jahresraten im Betrage von 690.000 Frcs. = 276.000 fl. Gold = 328.570 fl. im gesetzlichen Werthe der österr. Währung Seitens jeder der beiden Regierungen der zur Durchführung der Bauten bestellten gemeinsamen Rheinregulirungscommission zur Verfügung gestellt werden. Demgemäss wird der letzterwähnte Betrag auch pro 1896 angesprochen. Pro 1894 und 1895 wurden aus diesem Titel bereits 657.140 fl. bewilligt.

In Verbindung mit dieser Rheinregulirung steht die Correction der Binnengewässer im österreichischen Rheinthale. Dieselbe ist nach den Bestimmungen des erwähnten Rheinregulirungsvertrages derart durchzuführen, dass die Rheinregulirung selbst

keine Verzögerung erleidet. Die Kosten der Correction sind annähernd mit 920.000 fl. Gold = 1,095.232 fl. ö. W. veranschlagt, wovon für 1894 als erste Rate 60.000 fl. und für 1895 als zweite Rate 46.000 fl. angesprochen wurden. Für 1896 werden 60.000 fl. präliminirt.

Nocereguli'rungsarbeiten. Diese Arbeiten, welche sich behufs Besserung der Abflussverhältnisse des Noce in der Mündungsstrecke als nothwendig erwiesen, erfordern einen Betrag von 49.000 fl, wovon 9000 fl. im Jahre 1894, 20.000 fl. im Jahre 1895 bewilligt wurden und der Restbetrag von 20.000 fl. pro 1896 beansprucht wird.

Moldauregulirung. Für die Moldau werden, und zwar für die Strecke oberhalb Prag 40.000 fl,, für jene unterhalb Prag ebenfalls 40.000 fl. angefordert. Oberhalb Prag ist im Hinblicke auf den sehr lebhaften Personen-Dampfschiffsverkehr in der Strecke Stěchowitz—Prag die Fortsetzung der in den Jahren 1893—94 ausgeführten Regulirungsarbeiten bei St. Kilian, und zwar in dem Flussabschnitte zwischen Šlemin und Mandat, durchzuführen, und soll zu diesem Behufe die linksseitige Uferbucht abgebaut und für Personendampfer eine auch bei unternormalen Wasserständen stets anstandslos passirbare Fahrstrasse von 2500 m Länge hergestellt werden. Auch ist die Regulirung bei Častoboř in Aussicht genommen. Unterhalb Prag wird die Fortsetzung der Regulirung bei Miřovic durch Geradelegung der Schiffahrtsstrasse, sowie die Regulirung der Strecke zwischen den Ueberfuhren in Chvatěrub und Kralup durch Herstellung eines rechtsseitigen Hufschlagdammes und Beseitigung der daselbst bestehenden Ueberbreiten beabsichtigt.

Elbestrombauten. Für die Fortsetzung der bereits genehmigten Regulirung bei Křivenic, sowie für die Regulirung und Herstellung von Landungsplätzen bei Melnik und Tetschen werden 60.000 fl. angesprochen.

Flosshäfen an der Elbe und Moldau. Die Errichtung von Flosshäfen ist insbesondere mit Rücksicht auf die der Hauptstadt Prag bei jedem Hochwasser drohende Gefahr, sowie auch wegen der Nothwendigkeit, die Flösse in geschützter Lage zu bergen und dadurch auch eine Behinderung der Schiffahrt thunlichst hintanzuhalten, ein dringendes Bedürfniss. Damit nun nach Vorlage der bezüglichen Detailprojecte die Herstellung der Flosshäfen keine Verzögerung erleide, wird als zweite Rate des hiezu erforderlichen Aufwandes der Betrag von 30.000 fl. pro 1896 angesprochen.

Vorarbeiten für die Canalisirung der Moldau und Elbe zwischen Prag und Aussig. Für Detailaufnahmen und Vermessungen, für die Erhebungen wegen der Grundeinlösungen, für geologische Untersuchungen, sowie zur Bestreitung aller sonstigen mit der Detailausarbeitung des Canalisirungsprojectes zusammenhängenden Kosten werden als erste Rate 15.000 fl. beansprucht.

Marchregulirung. Für die Verfassung des Detailprojectes über die Regulirung der March von Rohatetz abwärts in der Grenzstrecke gegen Ungarn werden als dritte Rate pro 1896 20.000 fl. eingestellt. 1894 und 1895 wurden als erste und zweite Rate für diese Kosten je 6000 fl. bewilligt. Der erhöhte Anspruch pro 1896 gründet sich darauf, dass in diesem Jahre das einvernehmlich mit der kgl. ungar. Regierung auszuarbeitende Detailproject zum Abschlusse gebracht werden soll. Zur Unterstützung der Uferanrainer bei Ausführung von Schutz- und Regulirungsbauten werden wie im Vorjahre 2000 fl. angefordert.

Oder-, Oppa- und Olsaregulirung. Wegen Regulirung der Oder, Oppa und Olsa in den Grenzstrecken gegen Preussen sind die Verhandlungen mit den kgl. preussischen Behörden im Zuge. Um im Falle des Abschlusses dieser Verhandlungen zur Inangriffnahme der Arbeiten im Jahre 1896 die nöthigen Mittel zu besitzen und bei deren Durchführung mit Preussen gleichen Schritt machen zu können, sowie für Regulirungsbauten bei Schönichl-Kopitan, dann in den Grenzstrecken der Oppa und Olsa werden 7500 fl. präliminirt, wovon 6500 fl. auf Schlesien und 1000 fl. auf Mähren entfallen.

Weichselregulirung. Für die schlesische Strecke der Weichsel wird gleichwie im Vorjahre nichts beansprucht. In Galizien erfolgt die Regulirung dieses Flusses in der Strecke Przemszamündung—Krakau—Niepołomice aus Schiffahrtsrücksichten, insbesondere mit Rücksicht auf den regen Steinkohlen- und Steintransport, in der Grenzstrecke im Sinne des mit Russland abgeschlossenen Staatsvertrages vom 20. August 1864, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1872, unter Bedachtnahme auf die jeweiligen Vereinbarungen der internationalen Commissionen. Hiebei werden für das Jahr 1896 besonders zu berücksichtigen sein: Die Regulirung der Strecken Dwory—Żarki — Przeciszów, Rozkochów — Źródła, Okleśna—Podłeże, Pickary — Bielany, die Inkrustirung der bestehenden Faschinenleitwerke nächst Grobla-Niedary, die Regulirung der Strecke Grobla—Swiniarów, die Inkrustirung der Faschinenwerke in der Strecke Rogów—Tarnówka, die Ergänzung der Regulirungsbauten zwischen Karsy und Borusowa, sowie in der Strecke Hubenics—Samocice, die Trassenfixirung in der Strecke Tonie—Brzéznica, die Werksinkrustirung nächst Lubasz, die Fortsetzung der Arbeiten in der Strecke Lubasz—Łęka szczucińska, bei Gliny und zwischen Koło und Siedleszczony, die Werksinkrustirung in den Strecken Nagnajów—Machów, Dzików—Tarnobrzeg, Zakrzów—Koćmierzów dann die Regulirung der Strecke Nadbrzezie—Ostrówek behufs Herstellung eines Umschlagplatzes daselbst, endlich die Ergänzung der Regulirung nächst Lapiszów. Für diese Bauten wird pro 1896 derselbe Betrag wie pro 1895, nämlich 190.700 fl., angesprochen.

Dunajecregulirung. Am Dunajec sind für das Jahr 1896 in Aussicht genommen: Die Regulirung der Theilstrecke Lukanowice—Szczepanowice, die Ergänzung der Correctionsarbeiten nächst der Białamündung, die Regulirung der Strecke Ilkowice—Sanoka, die Fortsetzung der Regulirung in der Strecke Janikowice—Okrąg, die Ergänzung des Bautensystems zwischen Niedomice—Gdów, endlich die beiderseitige Fixirung der Regulirungstrasse in der Versuchsstrecke Okrąg—Ujście jeznickie, d. i. bis zur Einmündung in die Weichsel. Beansprucht wird für die auszuführenden Arbeiten wie 1895 der Betrag von 47.400 fl.

Sanregulirung. Für die Sanbauten werden wie im Vorjahre 128.000 fl. präliminirt, welche für die Regulirung in den Strecken Bachórzec—Ostrow—Przemysl, Wilcza — Przekopana, Bolestraszyce — Wyszatyce und Dusowce, für die Ergänzung der Regulirungsbauten in den Strecken Nielipkowice—Leżachów, Sieniawa—Piskorowice, Rzuchów—Dębno und Staremiasto—Knoryłówka, für die Aushebung des Durchstiches und die Fixirung der Trasse bei Sarzyna, ferner für die Fortsetzung der Correctionsarbeiten in den Flussstrecken

Rudnik—Bieliniec, Ulanów—Przędzel, für die Regulirung der Strecke Nisko—Pysznyca mittelst Durchstichen und für die Ergänzung der Arbeiten zwischen Pilchów und Rzeczyka, sowie zwischen Nowiny und der Savemündung verwendet werden sollen.

Dniesterregulirung. Zu der Regulirung dieses Flusses in der Strecke Rozwadów—Zurawno, welche mit einem Kostenerforderniss von 1,600.000 fl. veranschlagt wurde, haben auf Grund des galizischen Landesgesetzes vom 1. Mai 1893, L.-G.-Bl. Nr. 33, das Land und die Anrainer 40 pCt. = 640.000 fl., der staatliche Meliorationsfonds 20 pCt. = 320.000 fl. und das Wasserbauärar 40 pCt. = 640.000 fl. beizutragen. Letzterer Beitrag ist auf 15 Jahre zu vertheilen, und wird, wie im Vorjahre, aus diesem Titel die Summe von 42.666 fl, angefordert. Im Uebrigen ist vorzusorgen für die Regulirung der Strecke Zurawno—Zurawienko, für die Correction der Swicabach-Ausmündung und die Aushebung eines Durchstiches bei Martynów, für die Fortsetzung der Regulirungsarbeiten in den Strecken Ruzdwiany—Perłowce, Podbereże—Maryampol—Dołhe, bei Niżnión, Horyhlady und in der Strecke Kopczyńcze—Hubin. Für diese Arbeiten werden 47.534 fl. angesprochen.

Wisłokabauten. Für die Fortsetzung der Regulirungsbauten in den Theilstrecken Złotniki—Brzyście, Brzyście—Kliszów und Kliszów—Gawłuszowice, sowie für die systematische Verbauung der Endstrecke Gawłuscowice—Ostrowek bis zur Einmündung in die Weichsel wird gleichwie 1893 der Betrag von 21.240 fl. veranschlagt.

Bugregulirung. Auf Grund des Gesetzes vom 9. Juli 1894, gal. L.-G.-Bl. Nr. 69, ist die Bugregulirung als Landesunternehmung um den Kostenbetrag von 594.000 fl. auszuführen, und haben hiezu beizutragen: der staatliche Meliorationsfonds 30 pCt. = 178.200 fl., das Land 40 pCt. = 237.600 fl., die Adjacenten 10 pCt. = 59.400 fl. und die staatliche Wasserbaudotation wegen der gleichzeitig angestrebten Flossbarmachung des Bugflusses in der Strecke von der Stadt Busk bis Dobrotwór, bezw. wegen Förderung der in der unteren Flussstrecke Dobrotwór — Reichsgrenze bereits stattfindenden Flossfahrt 20 pCt. = 118.800 fl., wovon pro 1896 als dritte Rate 9900 fl. eingestellt wurden.

Białaregulirung. Auch die Regulirung dieses Flusses ist im Zusammenhange mit der Verbauung der Wildbäche, der Regulirung der Zuflüsse und der Bedeichung dieses Flusses, sowie des rechten Dunajecufers im Sinne des Gesetzes vom 1. September 1892, gal. L.-G.-Bl. Nr. 72, als Landesunternehmen um den Kostenbetrag von 1,789.000 fl. auszuführen, und betheiligt sich das Wasserbauärar mit Rücksicht auf die gleichzeitig angestrebte Flossbarmachung der Biała daran mit dem Beitrage von 121.200 fl. Der Bau ist vom Jahre 1893 an gerechnet binnen 14 Jahren durchzuführen, und wurden hiefür in den Jahren 1893—1895 je 8660 fl., zusammen 25.980 fl., bewilligt. Für 1896 erscheinen ebenfalls 8660 fl. veranschlagt.

Pruthregulirung. Für die mit 67.300 fl. veranschlagte Regulirung des Pruth in der Strecke Kaliczanka—Ostritza—Kliszkutz, welche im Interesse der Schiffahrt, wie zum Schutze der angrenzenden Liegenschaften und zur Förderung der Landescultur überhaupt dringend nothwendig ist, ferner zur Fortsetzung der Regulirungsbauten bis zur rumänischen Grenze bei Bojan werden 20.000 fl. präliminirt.

Concurrenzbeiträge der Länder, Bezirke, Gemeinden und Anrainer zu staatlichen Wasserbauten. An solchen Beiträgen werden erwartet in Niederösterreich zur Donauregulirung 200.000 fl., in Oberösterreich zu Donaustrombauten 220 fl., zu Traunflussbauten 400 fl., zu Agerflussbauten 500 fl., zu Ennsflussbauten 1200 fl.; in Steiermark zur Murregulirung 46.440 fl., zu Sannflussbauten 6000 fl., zu Savebauten 2400 fl., zur Drauregulirung 20.000 fl.; in Kärnten zu Drauflussbauten 25.200 fl.; in Krain zur Saveregulirung 6550 fl.; in Tirol und Vorarlberg zu Rheinflussbauten 6060 fl.; in Schlesien zur Oderregulirung 8130 fl.; in Galizien mit Krakau zu den Flussregulirungen überhaupt 11.000 fl., zur Weichselregulirung 1200 fl., zu Dunajecbauten 400 fl., zu den Sanbauten 4700 fl. und zu den Wisłokabauten 200 fl.

Die Einnahmen des staatlichen Wasserbaues im Jahre 1896 werden mit 59.334 (+ 2157) fl. angenommen. Hievon entfallen auf die Veräusserung von Requisiten und Materialien 607 fl., auf veräusserte Weidenruthen aus den Aerarialpflanzungen 4542 fl., auf die den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden und für die Erhaltung der Wasserbauwerke zu verwendenden Weidenruthen 12.500 fl., auf die den Aerarialpflanzungen zu entnehmenden und für ausserordentliche Wasserbauten zu verwendenden Weidenruthen 13.500 fl., für Grasnutzungen 767 fl., auf Mieth- und Pachtzinse 3228 fl., auf Vorschuss- und Rechnungsersätze 9190 fl., auf verschiedene Einnahmen 15 000 fl. Auf die einzelnen Königreiche und Länder vertheilen sich die Eingänge folgendermassen: Oesterreich unter der Enns 194 fl., Oesterreich ob der Enns 1933 fl., Salzburg 13 fl., Krain 165 fl., Tirol und Vorarlberg 1440 fl., Böhmen 15.445 fl., Galizien mit Krakau 37.570 fl., Bukowina 2574 fl.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses vom 25. November referirt Abg. Dr. Klaić über Capitel „Hafen- und Seesanitätsdienst“ und richtet an den Herrn Handelsminister eine Reihe von Anfragen, darunter eine über die Reform der Hafengebühr.

Handelsminister Freiherr von Glanz erklärt sich bereit, die an ihn gestellten Anfragen zu beantworten. Dem wünscht jedoch der Herr Minister einige allgemeine Bemerkungen vorauszuschicken. Er weist darauf hin, dass ein Vergleich des Staatsvoranschlages der letzten Jahre für den Titel „Seeverwaltung“ zu dem Ausspruche berechtigt, dass die Regierung stets bemüht ist, durchdrungen von der Wichtigkeit dieses Dienstzweiges, den an sie herantretenden Anforderungen, soweit es die Staatsmittel gestatten, gerecht zu werden. Die Meeresküste von Grado bis Spizza ist eine langgestreckte, und es ist begreiflich, dass von den Interessenten der ganzen österreichischen Seeküste vielfache Wünsche in Bezug auf Hafenbau, Herstellung von Seeleuchten, von Landungsplätzen u. s. w. an die Regierung herantreten. Es wird das Bestreben des Herrn Ministers sein, auf der bisher betretenen Bahn fortzuschreiten, indem er von der Anschauung ausgeht, dass Alles, was mit der Hebung der Handelsmarine zusammenhängt, zugleich zur Erreichung der handelspolitischen Ziele der Regierung von wesentlicher Bedeutung sei. Speciell die erfolgte Uebernahme des Baggerwesens in die Regie der Staatsverwaltung wird die Möglichkeit gewähren, zahlreichen localen Wünschen zu entsprechen. In dem Betreben, die einzelnen vielgestaltigen Zweige des Dienstes der Seeverwaltung eingehend zu prüfen, kann der Herr Minister heute schon die Versicherung geben, dass es seine Absicht ist, speciell der Seefischerei sein Augenmerk zuzuwenden. Die natürliche Lage unserer Seeküste bringt den Vortheil mit sich, dass aus diesem Erwerbszweige für

eine grosse Anzahl von Personen ein lohnender Erwerb gefunden werden kann, sowie auch das Vorhandensein der reichen Naturschätze im Interesse der Approvisionirung alle Aufmerksamkeit erheischt. Wenn auch die Verhältnisse der österreichischen Seefischerei anders geartet sind, als in den nördlichen Meeren, so wird der Herr Minister doch gern in Erwägung ziehen, inwiefern die bisherige Thätigkeit der mit diesem Gegenstande sich befassenden Organisationen durch ein intensives Eingreifen der Staatsverwaltung gefördert werden könne. Was den Wunsch betrifft, auch die kleine Küstenfahrt der Wohlthat des Handelsmarinegesetzes vom December 1893 theilhaftig werden zu lassen, spricht der Herr Minister seine Bereitwilligkeit aus, diesen Gegenstand bei der Schlussfassung über das in Berathung befindliche weitere Vorgehen wegen Ergänzung des Handelsmarinegesetzes in wohlwollende Erwägung zu ziehen. Auf die an den Herrn Minister gestellte Anfrage, in welchem Stadium sich die Reform des Hafengebührenwesens und des Consulargebührengesetzes befinden, erwidert derselbe, dass beide Gesetze den Gegenstand eingehender Erwägungen zwischen den betheiligten Ressorts bilden und dass er, was an ihm liegt, aufbieten werde, um die baldige Finalisirung der beiden Gesetzentwürfe zu beschleunigen und dieselben nach Möglichkeit in Bälde in Vorlage zu bringen. Was die vom Berichterstatter als Antrag aufgenommene Resolution des Abg. Spinčić in Betreff der Vertiefung des Meeres bei Ponte auf der Insel Veglia betrifft, so werde der Herr Minister nicht unterlassen, im Wege der Seebehörde die erforderlichen Erhebungen einzuleiten, um auch in dieser Beziehung dem geäusserten Wunsche nach Thunlichkeit Rechnung zu tragen. Was schliesslich die vom Berichterstatter erwähnte Resolution wegen Veröffentlichung eines Ausweises über die Gebahrung mit dem Pio Fondo di Marina anbelangt, so erklärt sich der Herr Minister bereit, die zur Verwaltung dieses Fonds bestehende Centralcommission, welche unter der Oberleitung der Seebehörde thätig ist, auf den erwähnten Wunsch aufmerksam zu machen und die thunliche Erfüllung desselben herbeizuführen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Zubau am Bahnhofe in Wien.) Durch Herstellung eines Zubaues wurde die Kanzlei des Weingrosshändlers J. Alberti im zweiten Kellerhofe in der Station Wien vergrössert.
[23. October, Z. 61.966.]

— (Linie Brünn—Prerau: Brückenwaage sammt Häuschen in Eywanowitz.) Für Zwecke der Actiengesellschaft der Dolloplasser Zuckerfabrik wurde in der Station Eywanowitz eine für Strassenfuhrwerke dienende Brückenwaage sammt Waaghäuschen errichtet. [1. November, Z. 60.167.]

— (Handschranken-Umwandlung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 12. October durchgeführten politischen Begehung wurde für die Umwandlung des Handschrankens der Wegübersetzung in km 5·068 der Strecke Brünn—Chirlitz-Turas in einen Zugschranken der Bauconsens ertheilt.
[28. October, Z. 62.229.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Badehaus in Friedek-Mistek.) Für Zwecke des Maschinenpersonals wurde in der Station Friedek-Mistek ein Badehaus hergestellt.
[28. October, Z. 63.003.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf: Schuppen in Nikolsburg.) Für Zwecke des Kohlen-, Holz- und Victualienhändlers Franz Merighi in Nikolsburg wurde auf dem von demselben gemietheten Lagerplatze in der Station Nikolsburg ein hölzernen Kohlenschuppen hergestellt.
[26. October, Z. 60.169.]

— (Linie Kremsier—Zborowitz: Errichtung neuer Wächterhäuser.) An Stelle der bestehenden hölzernen Wächterhütten Nr. 4 in km 9·4/5 (Gemeinde Skrschitz) und Nr. 5 in km 13·9/14 (Gemeinde Zdounek) wurden zwei gemauerte Wächterhäuser sammt Nebengebäuden hergestellt.
[2. November, Z. 64.224.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wiener-Neustadt—Landesgrenze: Legung einer elektromotorischen Leitung: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Qrojectes für die Legung einer elektromotorischen Leitung durch das Bahnobject in km 1·198 für Zwecke der Actiengesellschaft „Wr.-Neustädter Brauhof“ für den 28. November anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 22.346.]

Valsuganabahn. (Bauherstellungen.) Die von der Bauunternehmung der Valsuganabahn vorgelegten Projecte der Beamten- und Dienerwohngebäude, dann der Nebengebäude derselben wurden gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient zur Prüfung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen.
[H.-M.-Z. 62.706.]

— (Situations- und Geleisepläne.) Die von der Bauunternehmung der Valsuganabahn vorgelegten Geleisepläne der Station Caldonazzo, dann der Haltestellen Calceranica, Barco, Novaledo, Castelnuovo, Ospedaletto und Terze, sowie der Militärverladerampe bei Tenna der Valsuganabahn wurden genehmigt.
[4. November, H.-M.-Z. 58.235.]

Projectirte Localbahn Neuhaus-Neubistritz. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, bezw. Stationscommission hinsichtlich des Projectes einer schmalspurigen Localbahn von Neuhaus nach Neubistritz auf den 2. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthalterei-Secretär Carl Loula betraut.
[H.-M.-Z. 68.032.]

Projectirte Localbahn Raspenau-Weissbach. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Bezirksausschusse in Friedland vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Raspenau der Süddnorddeutschen Verbindungsbahn nach Weissbach die Trassenrevision und Stationscommission auf den 3. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 66.242.]

Ostgalizische Localbahnen. (Theilstrecke Trembowla—Kopyczynce: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat den Beginn der Stationscommission, der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für die Theilstrecke Trembowla—Kopyczynce der Linie Tarnopol—Kopyczynce der Ostgalizischen Localbahnen für den 10. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut.
[H.-M.-Z. 68.033.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseeinlegung.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Einlegung eines zweiten Geleises in der Babenbergerstrasse und der Mariahilferstrasse im Anschlusse an die bestehenden Geleise am Burgring und nächst der Stiftgasse wurde principiell gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen.
[H.-M.-Z. 66.003.]

Brünner Localbahn. (Bauherstellung.) Das von der Brünner Localbahn vorgelegte Project für einen Zubau an die Werkstätte in Schreibwald wurde zur Ausführung genehmigt.
[H.-M.-Z. 66.255.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung einer Telephonlinie in der Station Chelmek-Ausweiche.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat zur Erzielung einer thunlichst raschen und sicheren Verständigung zwischen dem diensthabenden Verkehrsbeamten und dem südlichen Weichenwächter der Station Chelmek-Ausweiche die Herstellung einer telephonischen Verbindung zwischen der Verkehrskanslei und der Weichenwärterbude am Südende der genannten Station für nöthig erachtet und wegen Ausführung derselben die erforderlichen Einleitungen getroffen. Diese Telephonlinie wird im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction Lemberg hergestellt, welcher Behörde auch die Ausführung der Leitungsarbeiten übertragen wurde. Für diese telephonische Verbindung wird die auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehende Instruction für die Benützung der Telephon-Correspondenzlinien zwischen Verkehrskanzleien und Weichenwächter, Centralwärter oder Stationsaufseher im Allgemeinen zur Anwendung gelangen. Die k. k. General-Inspection hat den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss genommen. [G.-I.-Z. 21.855.]

Zusammenstellung

der im Monate October 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1473	17.564	6.056	25.093	73	292	38	403	1·6	326	36	372	.	1	.	.	.	1	1
Nordöstliche Linien	249	3.639	4.260	8.148	6	40	43	89	1·0	40	3	94	1	1	.	.	.	.	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	275	.	275	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	605	252	919	1	8	16	25	2·7	11	.	16	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1	442	343	786	.	17	1	18	2·2	18	.	15	.	.	.	.	.	.	3
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.023	837	2.046	3	13	1	17	0·8	21	7	27	1	6	1	.	2	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	124	376	1.584	2.084	10	16	14	40	1·9	36	12	36	.	2	.	.	1	.	6
Eisenbahn Wien-Aspang	.	324	732	1.056	.	7	.	7	0·6	4	1	2	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	186	403	.	2	7	9	2·2	6	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	545	4.571	4.366	9.482	43	57	4	104	1·0	105	5	18	11	.	3	.	3	.	13
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	496	.	558	.	4	.	4	0·7	1	.	2	.	.	.	.	1	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	2	.	2	0·8	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	377	4.737	496	5.610	22	26	.	48	0·8	54	3	11	.	.	.	.	.	.	14
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	523	5.180	3.317	9.020	86	157	46	289	3·2	249	1	179	.	.	.	21†	2	1	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	251	42	293	.	4	.	4	1·3	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	719	5.214	713	6.646	67	125	17	209	3·1	166	22	111	2	21*	.	.	.	.	40
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.467	217	1.684	.	8	.	8	0·4	13	.	1	.	.	.	.	.	.	7
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	186	279	465	.	.	7	7	1·5	.	.	15	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	27	1.332	.	1.359	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4348	48.085	23.742	76.175	311	778	194	1283	.	1056	90	903	15	31	4	21	9	2	90

* Hochwässer und Brückenreconstructionen.
† Oberbauarbeiten, Auswechslungen, Reconstructionen etc.

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
3. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·4 „
4. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·6 „
5. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·7 „
6. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·8 „
7. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·8 „
8. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·8 „
9. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 1·0 „
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 1·0 „
11. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 1·3 pCt.
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·5 „
13. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 1·6 „
14. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 1·9 „
15. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 2·2 „
16. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 2·2 „
17. Istrianer Staatsbahn . . . . 2·7 „
18. Südbahn-Gesellschaft . . . . 3·1 „
19. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 3·2 „

Kladno - Nučicer Werksbahn. (Locomotivprüfung.) Am 24. September fand im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung die technisch-polizeiliche Prüfung der auf der Kladno-Nučicer Werksbahn der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft zu verwendenden Tenderlocomotive, welche den Namen „Libuschin“ führt und im Jahre 1895 in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz nach den vom Handelsministerium genehmigten Typenplänen erbaut wurde, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Die Locomotive trägt die Fabriksnummer 3284, und hat der Kessel derselben die gesetzliche Druckprobe anstandslos bestanden. Die Maschine hat drei mit einander gekuppelte Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist; dieselbe ist unter der Feuerbüchse situirt; ferner hat die Locomotive horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der ersten und zweiten Achse Längsbalanciers vorhanden; die dritte Achse hat einen Querbalancier. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet. Die Locomotive hat ausserdem ein fixes Blaserohr, Hilfsgebläse, Sieb, Funkenfänger, zwei Injectoren, einen gewöhnlichen Sandstreuapparat, Wurfbremse, wirksam auf die Triebräder, Central-Schmiervorrichtung und einen schwach conischen Rauchfang. Die Spurweite ist normal, und beträgt das Totalgewicht der Locomotive 40 t. Bei der auf den Geleisen der Werksbahn unternommenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 50 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 33 km per Stunde erreicht, so dass die Commission die vorbeschriebene Locomotive für den Zugförderungsdienst auf der Kladno-Nučicer Werksbahn als geeignet bezeichnen konnte.

[Z. 64.538.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 13. November, Z. 63.841 dem Dr. Béla Kormos, kgl. öffentlichen Notar in Versecz, und dem Dr. Ludwig Czövek, Advocaten in Budapest, und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für:

a) eine vom Hauptzollamtsplatze im IV. Stadtbezirke (linkes Donauufer, Pest, Innerstadt) ausgehende und nach Fertigstellung der im Bau begriffenen dortigen Staatsbrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137) am rechtsseitigen Donauufer über Albertfalva, Budafok und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Tétény bis Nagy-Tétény führende normalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe;

b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende, mit Berührung des „Elisabeth-Salzbades" bis zur Station Kelenföld der Hauptlinien Budapest—Kelenföld—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume und Budapest—Kelenföld—Bruck a. d. L. (—Wien) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, sowie der Linie Budapest—Buda (Ofen, II. Bezirk, Christinenstadt)—Kelenföld—Kanizsa—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Tisza - Polgár — Királytelek. (Ausbaubeschluss.) Die Interessenten des Comitates Szabolcz haben den Beschluss gefasst, nicht blos den Bau der projectirten Localbahn Tisza-Polgar—Büd-Szent-Mihály—Királytelek, eventuell Nyiregyháza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1894, Vorconcession Post 1), sondern auch einer von der zukünftigen Station Büd-Szent-Mihály abzweigenden, bis zur Theiss nächst Tisza-Dob führenden Flügelbahn durchzuführen, in welchem Interesse die vorgeschriebene Anzahl Stammactien bereits gezeichnet wurde. Die von der Endstation Tisza-Polgár der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Ohat-Kócs—Tisza-Polgár, einer Flügelbahn der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Debreczen — Ohat - Kócs — Füzes - Abony, ausgehend projectirte Hauptlinie wird in der Endstation Büd-Szent-Mihály an die gleichfalls als Sackbahn endigende Linie Debreczen—Hajdu-Nánás—Büd-Szent-Mihaly anschliessen und beide in der Station Királytelek, eventuell Nyiregyháza mit der Linie Püspök-Ladány—Debreczen—Nyiregyháza—Királytelek—Szerencs verbinden. Durch Ausbau der projectirten Flügelbahn Büd-Szent-Mihaly—Theissufer nächst Tisza-Dob wird nach Ueberbrückung der Theiss zwischen Tisza-Dob und Tisza-Lucz das oben specificirte Localbahnnetz des Comitates Szabolcs in der Station Tisza-Lucz mit der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Tisza-Lucz—Szerencs—Sátorálya-Ujhely verbunden werden.

Localbahn Garam-Berzencze — Zsarnócza—Léva. (Ertheilung des Bauconsensens für die Theilstrecke Garam-Berzencze—Zsarnócza.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem Barcser Comitatsmunicipium (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 134) als Concessionär der Localbahn Garam-Berzencze—Zsarnócza—Léva die Bewilligung zum Beginne des Baues der Theilstrecke Garam-Berzencze — Zsarnócza der concessionirten Linie mit dem Bedeuten ertheilt, dass der Bau dieser Theilstrecke noch im Laufe dieses Jahres in Angriff zu nehmen sei. Die Concessionäre hoffen, im Falle günstiger Witterungsverhältnisse die Gesammtlinie bis zur Eröffnung der Millenniumsausstellung betriebsfähig herstellen zu können.

— (Verzeichniss der Stationen.) Im Bereiche der jüngst concessionirten Localbahn Garam-Berzencze—Zsarnócza—Léva (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 134) sind folgende Stationen, bezw. Haltestellen zu errichten:

1. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Station Garam-Berzencze der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka (Csácza—Oderberg) und der Linie Garam-Berzencze—Selmeczbánya [Schemnitz]);
2. Garam-Szent Kereszt, Station für den gesammten Verkehr und Wasserstation;
3. Geletnek, Station für den Gesammtverkehr;
4. Szénesfalu (wie 3);
5. Zsarnócza (wie 2) und Wasserstation;
6. Zsarnócza-Fürézmalom (Sägemühle), Haltestelle für den Personen- und Frachtenverkehr in Wagenladungen;
7. Garamrév, Haltestelle für den Personenverkehr;
8. Rudno (wie 3);
9. Ujbánya (wie 3);
10. Garam-Szent Benedek (wie 2) und Wasserstation;
11. Kovácsi (wie 7);
12. Nagy-Kosmály (wie 3);
13. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Station Léva der Linie Párkány-Nána—Csata—Léva (Flügelbahn der donaulinksuferseitigen Hauptlinie [Wien—] Marchegg—Párkany-Nána—Budapest).

Ausser den vorbezeichneten Haltestellen ist im Falle des Bedarfes die Errichtung weiterer Haltestellen zulässig. — Durch Ausbau des Zwischengliedes Léva—Garam-Berzencze werden die derzeit als Sackbahnen endigenden Linien Párkáná-Nána—Léva und Selmeczbánya—Garam-Berzencze zu einer Gesammtlinie Párkány-Nána—Garam-Berzencze verbunden, welche die derzeit kürzeste Verbindung zwischen Ruttka (Csácza — Oderberg) und Budapest bedeutet.

Projectirte [Metropolitanbahn] mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Ausführungsbedingnisse.) Die Budapester Communalverwaltung hat, wie von dort berichtet wird, in der Frage der Concessionirung der vom Director der elektrotechnischen Abtheilung der Ganz'schen Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest und Leobersdorf Professor Carl Zipernowsky projectirten „Metropolitanbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66) den Beschluss gefasst, den Beginn der Verhandlungen von der Erstattung eines Gutachtens von Seiten der vom Projectanten als Finanzkraft in Aussicht genommenen Ungarischen Bank für Industrie und Handel abhängig zu machen, aus welchem Anlasse das vom hauptstädtischen Ingenieuramt beamtshandelte Vorprojectselaborat der genannten Bank übermittelt wurde. Dem Projecte zufolge soll eine Anzahl den IV. Stadtbezirk (Innerstadt) nach dem System der Unterpflasterbahn (wie selbe derzeit aus dem Weichbilde der Stadt bis zum Stadtwäldchen erbaut wird [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1894 und Nr. 81 ex 1895]) durchziehende Linien hergestellt werden, deren unter den Bereich verbauter Flächen fallende Theilstrecken als Tunnelbauten und ausserhalb der Innerstadt zum Anschlusse an die Linien der elektrisch betriebenen Stadtbahn und der auf elektrischen Betrieb umzugestaltenden derzeitigen Pferdebahn als Obergrundbahn auszuführen sind. Eine weitere Linie ist zur Verbindung mit den donaurechtsuferseitigen Bezirken (Buda [Ofen]) als Tunnelbahn unter der Donau und deren Fortsetzung als Obergrundbahn bis zum Bahnhofe der auf den Svábhegy (Schwabenberg) führenden Zahnradbahn projectirt.

Localbahn Zólyom-Brezó—Bikás—Erdököz—Tiszolcz. (Eröffnung der Theilstrecke Zólyom-Brezó—Bikas—Erdököz—Tiszolcz.) Nachdem der Bau der Theilstrecke Zolyóm-Brezó—Bikás—Erdököz und der Flügelbahn Bikás—Bikás-Vasgyár (Eisensütte) der im Bau begriffenen Localbahn Zólyom-Brezó—Bikás—Erdököz—Tiszolcz (s. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 93), sowie die Einrichtung der auf dieser Theilstrecke gelegenen Stationen bis zur Vollendung gediehen ist, hat der kgl. ungar. Handelsminister, dem Wunsche der Interessenten, darunter der Direction der Bikáser Eisenwerke, entsprechend, gestattet, dass diese Theilstrecke mit den Stationen Zolyóm-Brezó, Breznó-Bánya, der Abzweigestation Bikás und der Station Erdököz, sowie die von Bikás zu der Eisenhütte Bikás-Vasgyár führende Flügelbahn dem Verkehre übergeben werde, aus welchem Anlasse die Miskolczer Betriebsleitung mit der Durchführung der Angelegenheit betraut wurde. Die Schlussstrecke Erdököz—Tiszolcz wird im Laufe des Frühjahrs eröffnet werden. Durch Ausbau der Linie Zolyóm-Brezó werden die derzeit als Sackbahnen endigenden Linien Zólyom (Altsohl)—Zólyom-Brezó (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka) und Feled—Tiszolcz (Flügelbahn der Linie Fülek—Feled—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) wechselseitig verbunden.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 31. October d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Inspector und Stationsvorstand der Südbahn Johann Kastner in Innsbruck das Ehrenkreuz vierter Classe des fürstlich Schaumburg-Lippe'schen Hausordens; der Inspector und Verkehrschef der Südbahn Emil Casper in Innsbruck das Ritterkreuz des kgl. niederländischen Ordens von Oranien-Nassau annehmen und tragen dürfen.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. November d. J. dem Agenten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd Sophokles Calucci in Volo in Anerkennung seiner vorzüglichen Dienste das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 15. Februar 1892 giltigen Tarife und den Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck.

Mit 15. December 1895 gelangt der angeführte Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Fahrbegünstigungen für die k. k. Finanzwache und die k. k. Sicherheitswache,
2. Kilometerzeiger und Zonentarif für die neueröffnete Haltestelle „Kornatic (Kornatice.)"

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction käuflich zu erhalten.

Wien, am 25. November 1895 [915]

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.
" " Westösterreich.
" " Ungarn.
" " Galizien und der Bukowina.
" " Südwest-Russland.

Eröffnung des König Albert-Hafens in Dresden für den Elbeumschlagsverkehr.

Die in den Tarifen für die vorstehend aufgeführten Elbeumschlagsverkehre für Dresden-Elbkai enthaltenen Frachtsätze, kilometrischen Entfernungen etc. finden unter den gleichen Bedingungen ab 1. December 1895 auch im Verkehre mit dem neu eröffneten „König Albert-Hafen" in Dresden-„Friedrichstadt" Anwendung.

Wien, am 22. November 1895. [916]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2027	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Steyrthalbahn und Kremsthalbahn	Holzstoff, nasser, aus der Pos. H 29 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Grünburg	Nettingsdorf	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 2000 t pro Jahr.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen, bezw. rücksichtlich der Schmalspurbahn pro zwei Wagen, bei Einhaltung der einschlägigen sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	29·8 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei den Sendungen von Grünburg nach Nettingsdorf von der gleichzeitig als Absender und Empfänger, bei den Sendungen von Nettingsdorf nach Grünburg dagegen nur als Absender erscheinenden Firma bis längstens Ende Februar 1897 zu bewirken ist. Diese Documente werden nicht mehr zurückgestellt, und erlischt bei verspäteter Vorlage derselben jeder Anspruch auf Vergütung	
			Säcke, gebrauchte, der Pos. S 11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nettingsdorf	Grünburg	Aufgabe als Frachtgut in beliebiger Menge bei Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen								
2028	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnbau-Materialien und -Requisiten	den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, sub Abschnitt A enthaltenen Stationen		Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bau der Valsuganabahn nach Trient bestimmt sein und mit direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen die General-Bauunternehmung der Valsuganabahn in Trient als Empfängerin zu erscheinen hat, zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Mai 1896	Localtarif, giltig vom 1. Jänner 1896	Verschieden	Fünfzig Percent von den jeweils nach dem Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen entfallenden normalen Frachtsätzen, jedoch unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer, sowie des Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende Juli 1896 zu bewirkende Vorlage der auf die nebenstehend benannte Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der k. k. österr. Staatsbahnen tragen dürfen und nicht zurückgestellt werden. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	Cedirungen dieser Frachtermässigung Seitens der anspruchsberechtigten Bauunternehmung an dritte Personen werden bahnseits nicht anerkannt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2029	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte und Mehl, Malz, Oelsaaten	den in der Abtheilung I des in der Rubrik 9 bezeichneten Tarifes enthaltenen ungarischen Stationen (oder umgekehrt)	Möttingen und Piding, Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 2, giltig vom 1. November 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe unten *)		Im Kartirungswege		

*) Die Frachtsätze der Abtheiluug I des in der Rubrik 9 bezeichneten Tarifes, erhöht um folgende Beträge:
Bei Abschnitt A für die Station Möttingen durch Anstoss von 1·06 Mark an die Frachtsätze für die Station Marktl,
„ „ „ „ „ Piding „ „ „ 0·05 „ „ „ „ „ „ „ Freilassing,
„ „ B „ „ „ Möttingen „ „ „ 0·58 „ „ „ „ „ „ „ München O.B.,
„ „ „ „ „ „ Piding „ „ „ 0·05 „ „ „ „ „ „ „ Freilassing.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2030	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Holz (wie im Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Gütertarif, Theil IV, Heft 1 genannt)	Oesterreichischen Tarifstationen (oder umgekehrt)	Siegsdorf, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil IV, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz: Abtheilung km 6, a 0·08, b 0·08, c 0·08 Mark für 100 kg; Anstoss von 6 km, 0·08 0·08 0·08 an die im nebenstehenden Tarif enthaltenen Frachtsätze, bezw. Kilometer der Station Traunstein		Im Kartirungswege		
2031	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralisches Schmieröl	Oesterreichischen Tarifstationen	Nürnberg O.B.	Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Eisenbahnverband. Abth. A des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Petroleum etc., giltig vom 1. November 1895	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Die im nebenstehenden Tarife enthaltenen Frachtsätze und Entfernungen der Station Nürnberg C.B., gekürzt um je 2 Pf. für 100 kg, bezw. um je 4 km		Im Kartirungswege		
2032	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl	den in der Abtheilung III des in der Rubrik 9 bezeichneten Tarifs enthaltenen österreichischen Stationen (oder umgekehrt)	Pocking, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Tarifbestimmungen	Vom 15. December 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterr. - Ungar. - Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 1, Abtheil. III, giltig vom 1. August 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Anstoss von 0·12 Mark für 100 kg an die im vorerwähnten Tarif enthaltenen Frachtsätze für Vilshofen		Im Kartirungswege		

2033 — B.E.B. — Betheiligten Verwaltungen

Elbeumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbquai.

Die im Tarife Theil II für der obengenannten Güterverkehr vom 1. Juni 1893 nebst Nachträgen enthaltenen, im Rückvergütungswege anzuwendenden Ausnahmetarife gelten bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896. Die Vorlage der in den Controlbestimmungen bedungenen Documente hat bis spätestens Ende April 1897 zu erfolgen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2034	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle (Steinkohle) als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Sachsen und Norddeutschland I. über Reitzenhain nach Sachsen (ausgenommen Stationen der Linie Freiberg—Nossen—Naunhof—Borsdorf und östlich hievon), nach Norddeutschland (und zwar nur nach Stationen der Linie Leipzig—Halle—Nordhausen—Cassel und südlich davon); II. über Weipert; III. über Klingenthal; IV. über Franzensbad	**Mindestverfrachtung 3000 Tonnen** durch einen Versender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Böhmisch-Sächsischer Kohlentarif vom 10. September 1892, Böhmisch-Norddeutscher Kohlentarif vom 1. October 1892 sammt Nachträgen und Anhang	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Nachträgen und Anhang	Gegenwärtig bestehende Frachtsätze der vorgenannten Tarife sammt Nachträgen und Anhang abzüglich folgender Nachlässe:	I. 12·0 Markpfennig, II. 14·0 Markpfennig, III. 14·8 Markpfennig IV. 14·8 Markpfennig (nach Voitersreuth 8·8 Kreuzer)	Rückvergütung	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1897	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungsanspruch. Ueber welche Transportwege die Sendungen zu gehen haben, ist auf den bezüglichen (unentgeltlich zu beziehenden) Leitungsvorschriften zu ersehen
2035	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinschotter	Duby*)	Prag (Smichow)	**Anlieferung von mindestens 80 Wagenladungen à 11·3 t.** Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 3 bestehenden Tarifbestimmungen. *) Die Sendungen müssen von der Ladestelle in Tuhan bei Duby stammen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localgutertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	15·5 kr. ö. W.	10·7 kr. ö. W.	4·8 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen spätestens Ende Jänner 1897	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Zurückungsgebühr von der Ladestelle Tuhan bis Station Duby von 3 kr. pro 100 kg inbegriffen. Bei Nichterfüllung der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
					Prag (Sandthor)				13·9 kr. ö. W.	10·7 kr. ö. W.	3·2 kr. ö. W.			

2036 Buschtěhrader Eisenbahn

Die zufolge gleichzeitiger Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte rücksichtlich der Transportstrecke von der Ladestelle in Tuhan bei Duby bis Prag (Sandthor) und Prag (Smichow) in der Fracht begünstigten Steinschottersendungen werden vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 gegen Zahlung der ermässigten Waaggebühr von 35 kr. ö. W. pro Wagen auf der Geleisebrückenwaage in Kladno bahnamtlich abgewogen, wenn ein diesbezüglicher Antrag vom Versender im Frachtbriefe besonders gestellt wird und der Wiegeantrag in jedem Falle den folgenden Zusatz enthält:

„Ich entbinde / „Wir entbinden gleichzeitig die Eisenbahn von jeder Ersatzleistung für das etwaige Unterbleiben der Abwaage in Kladno, sowie für die durch die Verwiegung daselbst verursachte Transportsverzögerung."

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatz (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der [illegible] gegen welche die [illegible] erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente ge[illegible]	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2037	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinkohle als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno und Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	Krupa	**Mindestverfrachtung von 3000 Tonnen** durch einen und denselben Versender innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses. Einhaltung der Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localgütertarif Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V (Ausnahmetarif 1 a)	16·5	15·2	1·3	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen längstens bis 28. Februar 1897. Dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
					Herrndorf				24·5	23·2	1·3			
					Kolleschowitz				26·9	25·6	1·3			
					Kroschau				22·1	20·8	1·3			
2038	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern als Frachtgut	Saaz (k.k.St.B. und B.E.B.)	Teplitz (A.T.E.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für Quantitäten ad a) unter 5000 kg pro Frachtbrief und von mindestens 5000 kg pro Wagen. ad b) von mindestens 10000 kg pro Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juli 1894	a) 27 kr. ö. W. b) 24 kr. ö. W.	a) 24 kr. ö. W. b) 21 kr. ö. W.	a) 3 kr. ö. W. b) 3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
2039	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Thon, roh, der Pos. E-20 des Tarifes Theil I der österr., ungar., bosn. und herzegow. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	Preschen via Aussig	Libsic	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Anfrechthaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	27·9 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen hat die Partei auf eigene Koestn zu besorgen
2040	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Prag (K.F.J.B.) transit (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle-Vršovic — St. Andrä-Wördern)	Aussig (Oe.N.W.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen. 2. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894	Verschieden	25·1 kr. ö. W.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1897	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2041	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle	Prag (Smichow)	Stationen der in Prag (Smichow) anschliessenden Bahnen	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen, Verladung auf parteiseits gemietheten Depotplätzen in leer beigestellte Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887	Manipulationsgebühr 4 kr. ö. W.	Manipulationsgebühr 3 kr. ö. W.	Manipulationsgebühr 1 kr. ö. W.	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen in dem auf die Expedition folgenden Monate	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird keine Rückvergütung geleistet
2042	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mehl und Mahlproducte der Pos. M—4 des Tarifes, Theil I	Györ R.Oe.E.E. loco und Györ Raabufer-Güterexpedition, sowie Györ M.Á.V. loco	den im Südwest-Oesterr.-Ungar. Verbandstarife, Theil II, Heft 1 und 3 (giltig vom 1. Juli 1893, bezw. vom 1. Jänner 1894), enthaltenen Stationen der Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie), sowie Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, mit Ausnahme von Kemmelbach-Ybbs, Kleinmünchen, Linz, Mauthausen, Melk, Pöchlarn, Vöcklabruck und Wels	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Südwestösterr.-Ungarische Verbandstarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1893, und Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1894	Verschieden		8 Heller	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1897	
2043	Südbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Encse via Lajta-Ujfalu—Ebenfurth	Wien (Matzleinsdorf) Wien St.E.G. Wien E.W.A.	a) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf den Frachtbriefen ist die Route via Lajta-Ujfalu—Ebenfurth vorzuschreiben. Die bezüglichen allgemeinen und besonderen Bestimmungen sind einzuhalten	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Westungar.-Niederösterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. December 1893	a) 95 Heller b) 91 Heller	a) 87 Heller b) 83 Heller	a) 8 Heller b) 8 Heller	Im Kartirungswege		Der Nachlass wird nur von den Antheilen aus der Theilstrecke Encse—Lajta-Ujfalu getragen
2044	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	1. Rothbuchenholz, als: Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Fassdauben 2. für Rundhölzer aller Art	Pivnica Gyulaves Slatina Bastaji Daruvár Sirač Pakrácz-Lipik Koncanica-Zdenci	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	136 140 138 145 151 152 160 151 Heller inclus. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2045	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	Holzkohle			Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Pivnica	Klagenfurt				136	115	21			
				Gyulaves					145	119	26			
				Bastaji					156	124	32			
				Daruvár					167	130	37			
				Pakrácz-Lipik					190	139	51			
				Sirač					178	130	48			
				Slatina					143	118	25			
				Koncanica-Zdenci					170	130	40			
				Pivnica	Mürzzuschlag				144	124	20			
				Gyulaves					153	127	26			
				Bastaji					164	132	32			
				Daruvár					175	138	37			
				Pakrácz-Lipik					198	147	51			
				Sirač					186	139	47			
				Slatina					151	126	25			
				Koncanica-Zdenci					178	138	40			
				Pivnica	Leoben				138	115	23			
				Gyulaves					147	119	28			
				Bastaji					158	124	34			
				Daruvár					169	130	39			
				Pakrácz-Lipik					192	139	53			
				Sirač					180	130	50			
				Slatina					145	118	27			
				Koncanica-Zdenci					172	130	42			
				Pivnica	Prevali				126	100	26			
				Gyulaves					135	104	31			
				Bastaji					146	109	37			
				Daruvár					157	115	42			
				Pakrácz-Lipik					180	123	57			
				Sirač					168	115	53			
				Slatina					133	102	31			
				Koncanica-Zdenci					160	113	47			
				Pivnica	Wien (Matzleinsdorf) und den vor Wien gelegenen Südbahn-Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn				Verschieden	114	Verschieden			
				Gyulaves						118				
				Bastaji						123				
				Daruvár						129				
				Pakrácz-Lipik						137				
				Sirač						132				
				Slatina						116				
				Koncanica-Zdenci						129 incl. ungar. Steuer				
2046	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	Holz der Pos. H-19 des Tarifes Theil I	a) Sirač b) Pakrácz-Lipik	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	a) 168, b) 175 Heller incl. ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2047	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakráczer Eisenbahn	Holzkohle	Pakrácz-Lipik	Klagenfurt transit für Sendungen mit der Bestimmung nach Heft und Lölling	**Nachweisung eines Minimalquantums von 1500 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Bezüglich des Aufladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Bestehende ermässigte Kartirungssätze	139	112	27	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Sirač					130	110	20			
				Bastaji					124	106	18			
				Daruvár					130	108	22			
				Koncanica-Zdenci					130	108	22			
				Gyulaves					119	104	15			
									Heller incl. ung. Steuer		Heller			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2048	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	der Classe I (Normalclasse), der Classe II, der Classe A	Davidsthal	Stationen der B.N.B. und S.N.D.V.B. (siehe unten) oder umgekehrt	1. Aufgabe als Frachtgut ad a) in beliebigen Mengen pro Frachtbrief; ad b) in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür; ad c) in Mengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 2. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. December 1895 bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1896	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller (siehe unten)		Im Kartirungswege		
2049	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen I, II, A	Davidsthal	a) Gross-Meseritsch b) Kaut-Eibenschitz c) Senftenberg oder vice versa	Bei Aufgabe von mindestens 10000 5000 10000 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. (siehe unten)		Im Kartirungswege		
2050	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Saturationsschlamm	Tischnowitz	Königsfeld	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 11·8	7·8	4·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Obrowitz				13·8	8·9	4·9			

Nr. 2048 — Zugestandener Frachtsatz in Heller per 100 kg:

Classe	nach	ad a)	ad b)	ad c)
der Classe I (Normalclasse)	Einsiedl	377	—	—
	Habendorf	371	—	—
	Jungbunzlau (B.N.B.)	327	—	—
	Nixdorf	338	—	—
	Raspenau-Liebwerda	393	—	—
	Rumburg	310	—	—
	Schönau	334	—	—
	Schönlinde	302	—	—
	Tannwald	409	—	—
	Warnsdorf	308	—	—
der Classe II	Einsiedl	313	286	268
	Habendorf	311	284	266
	Jungbunzlau (B.N.B.)	270	266	259
	Nixdorf	272	262	244
	Raspenau-Liebwerda	324	298	280
	Rumburg	250	242	232
	Schönau	268	260	244
	Schönlinde	244	236	229
	Tannwald	330	316	298
	Warnsdorf	248	240	232
der Classe A	Einsiedl	—	222	216
	Habendorf	—	220	214
	Jungbunzlau (B.N.B.)	—	202	197
	Nixdorf	—	197	184
	Raspenau-Liebwerda	—	233	227
	Rumburg	—	187	177
	Schönau	—	197	181
	Schönlinde	—	187	177
	Tannwald	—	244	236
	Warnsdorf	—	187	177

Nr. 2049 — Zugestandener Frachtsatz in kr. per 100 kg:

	A		II		I	
a)	150·5	160·5	186·0	203·0	224·2	280·8
b)	159·2	169·2	197·6	214·6	222·8	295·9
c)	144·7	144·7	177·5	180·8	180·8	231·8

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2051	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Melasse der Pos. M 17 der Güterclassification im Tarif-Theil I	Przeworsk (Station der k. k. österr. Staatsbahnen, galizische Linien)	Altona	Aufgabe mit directen Frachtbriefen als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der im Tarife Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. December 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig 363 *)		Im Kartirungswege		*) Zu diesen Frachtsätzen besteht eine Coursdifferenz von je 1 Pfennig pro 100 kg, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt bleibt
					Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)					381 *)				
					Bremerhaven (Freihafenbahnhof und Zollinlandsbahnhof)					401 *)				
					Breslau O. S.					146 *)				
					Breslau Oderhafen					149 *)				
					Danzig lege Thor					283 *)				
					Danzig Olivaer Thor					284 *)				
					Danzig Weichselbahnhof					285 *)				
					Geestemünde (Freihafenbahnhof und Zollinlandsbahnhof)					401 *)				
					Hamburg B.					360 *)				
					Harburg H.					357 *)				
					Königsberg i. Pr. Ostbahnhof und Kaibahnhof					322 *)				
					Neufahrwasser					286 *)				
					Oswitz					149 *)				
					Pöpelwitz (Umschlag)					148 *)				
					Stettin Central-Güterbahnhof					264 *)				
					Swinemünde					287 *)				
2052	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stauberze aus Pos. E—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hüttenberg	Klagenfurt	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen nach Klagenfurt adressirt sein, daselbst bezogen und per Achse abgeführt werden. Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	10·65 kr.	10·0 kr.	0·65 kr.	Im Kartirungswege		
2053	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Die für mineralische Kohlen aus dem Ostrau-Karwin-Dombrauer Reviere im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt, und zwar Nr. 55 ex 1895, Position 810, nach Deutsch-Liebau, Nr. 74 und 86 ex 1895, Positionen 1020, 1028, 1142 und 1143, nach Treublitz, M.-Schönberg, Blauda, Heilendorf und Petersdorf, sowie Nr. 79 ex 1895, Position 1076, nach M. Neustadt publicirten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen. Sollten während der Giltigkeitsdauer der bezeichneten Zugeständnisse die derzeitigen tarifmässigen directen Frachtsätze, auf welche sich selbe beziehen, eine Erhöhung erfahren, welche auf eine Tarifänderung der am Transporte mitbetheiligten Verwaltungen zurückzuführen ist, ohne dass zugleich die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so erfahren die bezüglichen Frachtnachlässe keine Aenderung. Sollten dagegen die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so werden auch die bezughabenden Frachtnachlässe in demselben Masse erhöht oder erniedrigt, in welchem die Gebührenantheile erhöht oder erniedrigt werden.												
2054	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wagenladungen	Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 124 ex 1895, unter den fortlaufenden Nummern 1660 und 1661, für Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wagenladungen von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Kattowitz nach Troppau K.F.N.B. via Annaberg Oderberg, bezw. nach den Stationen: Ottendorf bei Troppau, Schönstein, Mladetzko, Eckersdorf, Freihermersdorf und Bennisch der Localbahn Troppau-Bennisch via Annaberg—Oderberg mit Wirksamkeit bis 30. November 1895 publicirten Frachtnachlässe wird unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bestimmungen der bezeichneten Zugeständnisse bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1895 erstreckt.											

Berichtigung. Oesterr. Nordwestbahn. Im Texte der Verlautbarung Verordnungs-Blatt Nr. 133 vom 14. November 1895, Post 1839, ist der Stationsname W o h o n t s c h auf **Franz Josef-Stollen** umzuändern.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 139. **Wien, 30. November 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Schüttenhofen nach Bergreichenstein.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Baurath Carl Pleniger in Wien im Vereine mit dem Ingenieur Franz Moldenhauer in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- oder schmalspurige Localbahn von der Station Schüttenhofen der k. k. Staatsbahnlinie Horažďowitz-Babin—Taus nach Bergreichenstein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. November 1895. Z. 58.598.

Ueber die Bedeutung der Vorschrift des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr Art. 37, erster Satz:

„Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen.“

In Nummer 103 und 104 des Verordnungsblattes wurde aus dem Julihefte der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport ein Aufsatz reproducirt, welcher nachzuweisen versucht, dass mit dem „ganzen Betrage des Minderwerthes“, welcher gemäss Art. 37, Satz 1 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr im Falle der Beschädigung zu zahlen ist, nur der Minderwerth am Orte und zur Zeit des Empfanges gemeint sein kann. Diese Ausführungen haben in einem Aufsatze „Ueber die Höhe des Schadenersatzes bei Beschädigung des Gutes etc.“ in Nr. 72 der Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen einen Angriff erfahren, welcher die erstgenannte Zeitschrift veranlasst hat, im Octoberhefte (Nr. 10) auf den Gegenstand zurückzukommen. Bei der Wichtigkeit und Bedeutung, welche dieser Streitfrage innewohnt, wird im Folgenden der Vollständigkeit wegen auch die Entgegnung der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport gegen die besprochene Ausführung der Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen gebracht.

„Der in der Vereinszeitung vertretenen Anschauung zufolge hätte die Eisenbahn als Minderwerth „den am Ablieferungsorte festgestellten Schaden, nach Verhältniss der bei vollständigem Verluste des Gutes zu zahlenden Entschädigung zu dem Handelswerth des unbeschädigten Gutes am Ablieferungsorte“ zu vergüten.

Für diese Auslegung wird zunächst geltend gemacht, sämmtliche am internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten hätten von jeher an dem Princip festgehalten, dass bei der Entschädigung für beschädigtes Gut nach den gleichen Grundsätzen zu verfahren sei, wie bei der Entschädigung für verlorenes Gut. Da nun das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr auf den Handelsgesetzen der einzelnen Vertragsstaaten aufgebaut sei, so müsse von vornherein angenommen werden, dass diese Grundsätze in dem Uebereinkommen beibehalten seien. Gerade sein Schweigen über die Art, wie der Minderwerth zu berechnen sei,

lasse darauf schliessen, dass auch in dem internationalen Verkehre das bisherige Princip der Entschädigungsberechnung aufrecht erhalten werden wollte. Ein entgegenstehender Wille des Gesetzgebers hätte im Internationalen Einkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr oder doch in den Verhandlungen unzweideutig zum Ausdrucke kommen müssen. Allein kein einziger Vertreter habe sich dahin verlauten lassen, dass der Massstab, je nachdem es sich um beschädigtes oder um verlorenes Gut handelt, ein anderer sein solle. Nur darüber hätten Meinungsverschiedenheiten bestanden, ob als Massstab der Werth am Versandtort (einschliesslich Fracht, Zoll u. s. w.), oder der Werth am Ablieferungsort gelten solle. Nachdem beschlossen worden sei, dass bei Verlust der gemeine Handelswerth am Versandtorte einschliesslich der Fracht und der sonstigen Kosten zu ersetzen sei, so gelte das gleiche Princip der Schadensberechnung bei Beschädigung des Gutes. — An einem Beispiel wird nachgewiesen, wie es bei unserer Auslegung des Art. 37 unter Umständen vorkommen könne, dass der Reclamant im Falle der Beschädigung mehr erhalte, als wenn das Gut ganz in Verlust gerathen wäre. Eine derartige unlogische Behandlung der Entschädigungsforderungen habe der Gesetzgeber sicher nicht gewollt.[1])

Dieser letzte Einwand — um ihn vorweg zu prüfen — scheint uns nicht erheblich genug zu sein, um eine nach dem Wortlaut des Art. 37 nothwendige und durch den Gang der Verhandlungen unterstützte Auslegung als eine auf keinen Fall vom Gesetzgeber gewollte bezeichnen zu können. In dem vom Herrn Correspondenten der Vereinszeitung gebrachten Beispiele wird der Werth des beschädigten Gutes nur zu 5 Mark angenommen, dasselbe ist also nahezu werthlos geworden. Dass in einem solchen Falle, zumal wenn der Werth des unbeschädigten Gutes am Empfangsorte den am Versandtorte sehr erheblich übersteigt, bei unserer Auslegungsweise der Ersatz für die Beschädigung des Gutes sich höher stellt, als wenn dasselbe ganz in Verlust gerathen wäre, ist ohne Weiteres zuzugeben. Auch ist anzuerkennen, dass dieser Umstand vielleicht einen Grund dafür hätte abgeben können, die Ersatzfrage im Beschädigungsfalle anders als in einem Sinne zu regeln, welcher zu so bedenklichen Consequenzen führt. Aber selbst wenn man zugeben wollte, dass hienach hätte verfahren werden s o l l e n, so geht daraus doch noch nicht hervor, dass dies geschehen i s t. Vielmehr ist nicht nur an sich denkbar, sondern auch nach dem ganzen Verlaufe der Verhandlungen wahrscheinlich, und nach dem Wortlaute der schliesslich getroffenen Bestimmung mit Nothwendigkeit anzunehmen, dass man immer noch lieber derartige Disparitäten in den Kauf nehmen, als dem Ersatz im Beschädigungsfalle die Werthe am Orte des Versandts zu Grunde legen wollte: eine Unterlage, welche von der Majorität zwar für den Verlustfall als geeignet erachtet wurde, für den Fall der Beschädigung aber auf unüberwindlich scheinende Bedenken stiess. Darüber, ob die getroffene Entscheidung eine glückliche war, kann man ja verschiedener Ansicht sein; dass sie aber im Sinne der Zugrundelegung der Werthe am Ort und zur Zeit des Empfanges erfolgt ist, haben wir im Julihefte eingehend nachgewiesen.

Diese Ausführungen im Einzelnen zu widerlegen, hat der Artikel der Vereinszeitung nicht einmal versucht. Der Herr Verfasser kommt vielmehr — abgesehen von dem soeben besprochenen argumentum ad hominem — einfach auf die schon von Rosenthal[2]) und Anderen aufgestellte Behauptung zurück, es sei die Absicht des Gesetzgebers gewesen, den Ersatz für die Fälle des Verlustes und der Beschädigung ganz nach dem gleichen Massstabe auszumessen. Indem wir im Allgemeinen auf das zur Widerlegung dieser Ansicht bereits früher Ausgeführte verweisen dürfen, glauben wir doch noch verschiedene einzelne, in dieser Hinsicht von gegnerischer Seite aufgestellte Behauptungen in Nachstehendem berichtigen zu sollen.

Wenn in dem Artikel der Vereinszeitung davon ausgegangen wird, sämmtliche am Internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten hätten von jeher für beschädigtes Gut nach denselben Grundsätzen Ersatz geleistet, wie für verlorenes, so kann dies zwar im Allgemeinen zugegeben werden, aber nur unter dem Vorbehalt, dass dabei wesentlich andere Voraussetzungen vorlagen, als die bei der neuesten Redaction des Internationalen Uebereinkommens gegebenen. Auch der weitere Satz, dass das Internationale Uebereinkommen auf den Handelsgesetzen der einzelnen Staaten aufgebaut sei, unterliegt sowohl an sich, als namentlich bezüglich der Regelung des Ersatzes für Verlust und Beschädigung weitgehenden Beschränkungen. Der aus solchen Prämissen abgeleitete Schluss, es müsse angenommen werden, dass diese Grundsätze im Internationalen Uebereinkommen beibehalten seien, kann daher unmöglich ein richtiger sein. Es darf in dieser Hinsicht an nachstehende Thatsachen erinnert werden.

Bekanntlich beruht das im Internationalen Uebereinkommen angenommene System des für verlorenes und für beschädigtes Gut zu leistenden Ersatzes auf einem Compromiss zwischen den damals in den einzelnen Vertragsstaaten geltenden Grundsätzen, namentlich des französischen und des deutschen Rechtes. Während jenes davon ausging, dass der ganze durch Verlust oder Beschädigung des Gutes entstandene Schaden zu ersetzen sei und nur für Specialtarife einen geringeren Ersatz im Sinne der deutschrechtlichen Bestimmungen gestattete, statuirten diese im Princip, dass in der Regel nur der Werth, bezw. der Minderwerth des in Verlust gerathenen oder beschädigten Gutes zu ersetzen sei, und zwar unter Zugrundelegung der Preise am Orte und zur Zeit der Ablieferung (Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch Art. 396). Aber die letzteren Grundsätze galten unter der Herrschaft der damaligen Betriebsreglements nur in der Theorie, indem dieselben auf Grund einer im Handelsgesetzbuch selbst (Art. 427) ertheilten Ermächtigung bestimmten, dass der zu vergütende Betrag den im Frachtbrief angegebenen Werth des Gutes, eventuell den reglementarischen Normalsatz (60 Mk. für den Centner) nicht übersteigen solle. Hienach hatte die Frage, ob Ort und Zeit des Versandts oder des Empfanges dem Ersatze

[1]) Des weiteren wird — unter Anwendung complicirter mathematischer Formeln — nachgewiesen, wie auch die von Schwab, Rosenthal und Eger vertheidigten Auslegungen des Art. 37 nicht zu billigen seien, indem sie zu „Ungeheuerlichkeiten“ führen. Ihnen zufolge würden nämlich — dem „offenbaren“ Willen des Gesetzgebers entgegen — für gleichwerthige Güter, welche durch t h e i l w e i s e n V e r l u s t einerseits und durch B e s c h ä d i g u n g andererseits im gleichen Umfange an Werth eingebüsst haben, ganz verschiedene Entschädigungen zu zahlen sein. Auf diesen Theil des Aufsatzes der Vereinszeitung haben wir, nachdem jene Auffassungen bereits im Julihefte der Zeitschrift, aus anderen Gründen, als irrig nachgewiesen sind, hier näher einzugehen keinen Anlass.

[2]) Internationales Eisenbahn-Frachtrecht, S. 221.

für Verlust und für Beschädigung zu Grunde zu legen seien, ihre praktische Bedeutung verloren. Im Internationalen Uebereinkommen aber wurde sie dadurch actuell, dass im Wege des erwähnten Compromisses das deutschrechtliche Princip der blossen Werths-, bezw. Minderwerthsvergütung, und zwar ohne Beschränkung auf einen declarirten oder durch Normalsatz bestimmten Betrag, angenommen wurde.[3]) Dies war nach den Beschlüssen der I. Conferenz (1878) ganz im Sinne des erwähnten Art. 396 des deutschen Handelsgesetzbuches geschehen. Wie dort theoretisch bestimmt war, so sollte jetzt praktisch — weil unter Wegfall von Werthdeclaration und Normalsatz — Ort und Zeit des Empfanges für den Ersatz des Werthes des verlorenen, wie des Minderwerthes des beschädigten Gutes massgebend sein. Wenn hienach der Art. 37 des von der I. Conferenz ausgearbeiteten Entwurfes bestimmte: „Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des in beschädigtem Zustande befindlichen Gutes und dem nach Art. 34 zu berechnenden Werthe, welchen das Gut ohne die Beschädigung gehabt hätte, zu ersetzen", so war dies nicht so sehr eine Nachbildung der damaligen deutschrechtlichen Bestimmungen, als ein Ausfluss der Natur der Sache. Denn insolange der im Verlustfalle zu ersetzende Werth des Gutes nach Ort und Zeit des Empfanges berechnet wurde, lag auch nicht die leiseste Veranlassung vor, für den Ersatz des Minderwerthes des beschädigten Gutes, für welches diese Berechnung die allein den Umständen entsprechende ist, eine andere Art der Ermittlung zu wählen. — Anders gestaltete sich aber die Sache, nachdem auf Andringen der Eisenbahnen die Mehrheit der II. Conferenz (1881) beschlossen hatte, dass der Schadenersatz im Verlustfalle nach Ort und Zeit des Versandts zu berechnen sein solle. Hiedurch ergab sich für die analoge Anwendung der für den Verlust geltenden Bestimmungen auf den Fall der Beschädigung eine in der Natur der Umstände liegende Schwierigkeit, wie sie unter Zugrundelegung von Ort und Zeit des Empfanges nicht bestanden hatte. Darüber, dass es logisch unmöglich ist, den zu ersetzenden Minderwerth etwa so zu ermitteln, dass von dem nach Art. 34 zu berechnenden Werthe, also nach Ort und Zeit des Versandts des unbeschädigten Gutes, der thatsächlich am Orte und zur Zeit des Empfanges vorhandene Werth des beschädigten Gutes abgezogen würde, war man allgemein einig. Ueber die Art und Weise aber, wie nunmehr der Minderwerth zu berechnen sei, und namentlich darüber, ob es zulässig erscheine, dieser Berechnung gleichfalls die nach dem Versandt bemessenen Werthe zu Grunde zu legen, gingen die Meinungen anfänglich ganz auseinander,[4]) bis die nunmehrige Fassung des Art. 37, und zwar ohne dass der Vorschlag näher begründet worden wäre, eine an Einstimmigkeit grenzende Majorität fand.

Der Wortlaut dieser Vorschrift nimmt — entgegen der 1878er Fassung — auf den Art. 34 in keiner Weise Bezug. Es liegt deshalb und nach dem von uns Ausgeführten schon an sich nicht die mindeste Veranlassung vor, die analoge Anwendung des Art. 34 auf den ersten Satz des Art. 37 in den Text hineinzutragen. Dies verbietet sich aber auch ganz direct durch die Worte: „den ganzen Betrag des Minderwerthes". Soll der Ausdruck „ganz" („intégral") überhaupt einen Sinn haben, so kann es nur der sein, dass damit jede Kürzung desjenigen Minderwerthes ausgeschlossen sein soll, den das Gut bei seiner Ankunft am Bestimmungsorte hat. Dieses Wort wäre nicht etwa, wie der Herr Correspondent der Vereinszeitung meint, blos „überflüssig", sondern geradezu widersinnig, wenn der Gesetzgeber die Heranziehung der Analogie des Art. 34 gewollt hätte; der Ausdruck „gewinnt" nicht etwa blos, wie dort zugegeben wird, durch unsere Auslegung „an Werth", sondern er erhält durch sie allein eine verständige Bedeutung; er wird von uns nicht „ausgeschlachtet", sondern nur so verstanden, wie es der Sprachgebrauch gebieterisch verlangt. Ihn einfach zu ignoriren und damit in den Text einen dem Wortlaut direct widersprechenden Sinn hineinzutragen, halten wir für unzulässig.

Eine andere Frage ist, ob es sich nicht vom Standpunkte des Gesetzgebers empfehlen würde, den fraglichen ersten Satz des Art. 37 im Sinne des Aufsatzes in der Vereinszeitung für die Zukunft abzuändern. Sicher würden dadurch, wie wir gern zugeben, gewiss der richtig ausgelegten gegenwärtigen Vorschrift entgegenstehende Bedenken beseitigt werden, obschon auch diese Lösung, wie bereits erwähnt, allerlei Unzuträglichkeiten im Gefolge hat. Schon im Julihefte der Zeitschrift ist darauf hingewiesen worden, in welcher Weise eine Berechnung des im Entschädigungsfalle zu ersetzenden Werthes erfolgen müsste, wenn man ihr, analog dem Verlustfalle, die Werthe am Orte und zur Zeit des Versandts zu Grunde legen wollte. Die in der Vereinszeitung zum Ausdruck gekommene Auffassung steht, wenn sie auch als Auslegung nicht aufrechterhalten werden kann, so ziemlich auf dem gleichen Standpunkte, nur dass ihre Formulirung die Kostenfrage offen lässt. Eine diesen Mangel vermeidende einfache Lösung könnte sich aber vielleicht dadurch erzielen lassen, dass bestimmt würde: im Falle der Beschädigung sei nach den Grundsätzen des § 34 der gleiche Ersatz zu leisten, wie wenn ein dem Percentsatz des nach Ort und Zeit des Empfanges zu ermittelnden Minderwerthes entsprechender Theil des Gutes in Verlust gerathen wäre.

Nach dem Ausgeführten ist anzuerkennen, dass der Artikel der Vereinszeitung, wenn ihm auch bezüglich der Auslegung der in Rede stehenden Stelle nicht beigestimmt werden kann, immerhin zur Klärung der Frage zum Zwecke einer etwaigen Revision dieser Bestimmung in dankenswerther Weise beigetragen hat."

[3]) Derjenige Theil des Compromisses, welchem zufolge, in Annäherung an die Grundsätze des französischen Rechts, ein weiterer Ersatz mittelst „Declaration des Interesses an der Lieferung" ermöglicht wurde, kommt bei der gegenwärtigen Frage nicht in Betracht.

[4]) Die Verhandlungen sind im Julihefte ausführlich mitgetheilt. Hier soll nur wiederholt hervorgehoben werden, dass von deutscher Seite — nachdem dem Wunsche der Mehrheit, dem Ersatz im Verlustfalle die Versandtwerthe zu Grunde zu legen, bereits nachgegeben worden war — gleichwohl zuerst vorgeschlagen worden ist, für die Beschädigung die Werthe am Bestimmungsorte als massgebend zu erklären (Prot. der II. Conferenz, S. 117 unten). Es ist daher thatsächlich unrichtig, wenn in dem Artikel der Vereinszeitung auf Seite 652 behauptet wird, kein einziger Vertreter habe sich dahin verlauten lassen, dass der Massstab, je nachdem es sich um beschädigtes oder um verlorenes Gut handelt, ein anderer sein solle. Hat doch auch der französische Vertreter der Erklärung seines Einverständnisses mit der von anderer Seite aufgestellten Forderung, dass Art. 37 in Uebereinstimmung mit Art. 34 gebracht werden müsse, die Clausel beigefügt: „aber auf der Basis, dass auch für die Fälle des Art. 37 der Werth des Gutes am Orte der Ablieferung angenommen werden muss."

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Nebengebäude am Frachtenbahnhofe in Wien.) Am Wiener Frachtenbahnhofe wird bei den neuen Kohlenrutschen ein Nebengebäude hergestellt. [31. October, Z. 63.557.]

— (Unterstand für Magazinsarbeiter in Jedlesee.) In der Station Jedlesee (transit) wird als Unterstand für die Magazinsarbeiter eine in der Station Langenzersdorf disponibel gewordene Signalhütte aufgestellt. [29. October, Z. 57.991.]

— (Signalhütte in Kolin.) In der Station Kolin wurde eine Signalhütte aufgestellt. [24. October, Z. 55.537.]

— (Gas- und Wasserleitung für die Gemeinde Tetschen.) In km 0·3/4 des zweiten Verbindungsgeleises Tetschen-Laube wird für Zwecke der Stadtgemeinde Tetschen eine Gasleitung und in km 0·5/6 desselben Geleises eine Wasserleitung gelegt. [24. October, Z. 53.373.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Errichtung einer Haltestelle in Karolinenthal.) Auf Grund des Ergebnisses der am 17. Juni durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Errichtung einer Haltestelle in km 32·8—33·0 der Strecke Prag—Lissa bei Karolinenthal der Bauconsens ertheilt. [23. October, Z. 52.604.]

— (Ueberstellung einer Signalhütte.) Die in der Station Praskačka-Urbanitz disponibel gewordene Signalhütte wurde in die Station Lititz a. d. Adler überstellt. [21. October, Z. 57.766.]

— (Linie Deutschbrod—Liebau: Schneeschutzbauten.) Das Project für die Aufstellung von 2 m hohen definitiven Schneeschutzplanken auf den Schneedämmen der Strecke Hlinsko — Skutsch wurde genehmigt. [25. October, Z. 55.316.]

— (Errichtung von Schneeschutzanlagen: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Hohenmauth hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung definitiver Schneeschutzanlagen in der Strecke Deutschbrod—Rossitz im Verwaltungsbezirke Hohenmauth für den 2. December anberaumt. [G.-I.-Z. 22.539.]

— (Linie Pelsdorf—Hohenelbe: Schreibstube in Hohenelbe.) In den Güterschuppen der Station Hohenelbe wurde eine Schreibstube eingebaut. [31. October, Z. 63.542.]

(Linie Trautenau — Freiheit - Johannisbad: Nebengebäude.) In der Station Freiheit-Johannisbad wurde ein Nebengebäude errichtet. [3. November, Z. 64.222.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Liebau: Veranda-Anbau in Parschnitz.) In der Station Parschnitz wird an der Futtermauer der Veranda ein Anbau hergestellt. [25. October, Z. 60.091.]

— (Wasserdruckwerksanlage in Rothkosteletz.) Auf Grund des Ergebnisses der am 12. September durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Herstellung einer Druckwerksanlage für die Wasserstation in Rothkosteletz der Bauconsens ertheilt. [28. October, Z. 56.354.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Unterführung einer Bezirksstrasse nächst Liebenau.) Das Project, betreffend die Unterführung der Bezirksstrasse Liebenau-Pelkowitz unter der Durchfahrt in km 137·3/4 der Strecke Sichrow—Liebenau wurde zur Ausführung genehmigt. [31. October, Z. 58.597.]

Projectirte Localbahn Zbirow-Franzensthal. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das anstandslose Ergebniss der am 24. September durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Haltestelle Zbirow der k. k. Staatsbahnlinie Prag—Pilsen nach Franzensthal hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 60.945.]

Bozen - Meraner Bahn. (Erhöhung der Etschdämme: Localverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Meran hat die Localverhandlung, betreffend die Erhöhung der Etschdämme am linken Etschufer zwischen km 23·176 und km 27·965 der Bozen-Meraner Bahn und des Ferstlerhof-Binnendammes auf den 5. December anberaumt. [G.-I.-Z. 22.575.]

Projectirte Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 19. November die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, hinsichtlich des vom steiermärkischen Landesausschusse vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Eisenbahn von Zeltweg nach Wolfsberg im Einvernehmen mit der k. k. Landesregierung in Klagenfurt die politische Begehung einzuleiten und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung den jedoch erst nach Ertheilung der A. h. Concession in Kraft tretenden Bauconsens zu constatiren. [H.-M.-Z. 53.630.]

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe Golling-Steeg. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Linz hinsichtlich des von der Bauunternehmung Ritschl & Comp. in Wien im Vereine mit Rudolf Urbanitzky, Bauingenieur in Linz, vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Station Golling der Staatsbahnlinie Salzburg—Bischofshofen über Abtenau und Gosau nach Steeg zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Staatsbahnlinie Steinach-Irdning—Attnang-Puchheim die Trassenrevision auf den 2. December anberaumt. [H.-M.-Z. 68.966.]

Kleinbahnen im Gebiete der Landeshauptstadt Graz und deren Umgebung. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich des von Andrea Franz, Stadtbaumeister in Graz, vorgelegten Vorprojectes für folgende mit elektrischer Kraft zu betreibende und mit einer Spurweite von 1 m auszuführende Kleinbahnen im Gebiete der Landeshauptstadt Graz und Umgebung:

A. vom Stadtparke in Graz über die Radetzkybrücke zum Südbahnhofe und von hier zurück über die Albrechtsbrücke zum Anschlusse an die vorgenannten Strecke am Joanneumring, dann die Flügelbahnen:
B. Stadtpark—Hilmteich,
C. Elisabethstrasse—Kutscherwirthgasse,
D. St. Leonhard—Kirchenplatz—Hilmteich,
E. Joanneumring—Schmidtgasse—Schlossbergbahn und
F. Südbahnhof—Asperngasse,

die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 11. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt betraut [H.-M.-Z. 67.195.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Umänderung der Haltestelle Arsenalweg: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 18. October durchgeführten commissionellen Erhebung, betreffend das Project der Wiener Tramway-Gesellschaft hinsichtlich der Umänderung der facultativen Haltestelle „Arsenalweg" in eine obligatorische und Auflassung der Haltestelle beim Südbahnhof wurde der Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 66.114.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stróże—Zagórz: Eröffnung der Haltestelle Dąbrówka.) Am 15. November ist die Haltestelle Dąbrówka, in km 103·5/6 der Linie Stróze—Zagórz zwischen den Stationen Sanok und Nowosielce-Gniewosz gelegen, für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet worden, und nehmen die Personenzüge Nr. 1211, 1215, 1217, 1212, 1216 und 1218 daselbst unbedingten Aufenthalt. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt im Wächterhause Nr. 72, und wird Reisegepäck nur im Nachzahlungswege zur Beförderung übernommen. [Z. 68.774.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. Anschaffung einer Lastzugslocomotive.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft beabsichtigte Neuanschaffung einer Lastzugslocomotive Kategorie V sammt Tender nach den mit Handelsministerial-Erlässen vom 19. April 1889, Z 5793, und vom 18. Juli 1894, Z. 36.107, genehmigten Typenplänen, sowie deren Ausführung in der Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wr. Neustadt, bezw. durch die Firma F. Ringhoffer in Smichow mit dem Beifügen genehmigt, dass die Befestigung der Tyres mittelst Sprengringen statt mit Schrauben zu bewerkstelligen sein wird. [Z. 65.067.]

Oesterr. Nordwestbahn und Süddnorddeutsche Verbindungsbahn. (Verfügung bezüglich des Abstossens oder Rollenlassens der Wagen in den Stationen Znaim, Iglau und Deutschbrod.) Die Centralverwaltung obiger Eisenbahnen hat in Folge des zunehmenden Verkehrs und behufs rascherer Durchführung der Verschiebungen die Verfügung getroffen, dass das Abstossen oder Rollenlassen der Wagen unter Beachtung gewisser Beschränkungen in der Station Znaim auch in der Richtung gegen Schattau, in der Station Iglau auch in der Richtung gegen Wiese und in der Station Deutschbrod auch in der Richtung gegen Okrouhlitz stattfinden dürfe. Die vorerwähnten Beschränkungen sind: Das Abstossen oder Rollenlassen muss in den drei angeführten Fällen derart gemässigt erfolgen, dass die Wagen in der Station Znaim niemals über den Uebergangssteg, in der Station Iglau niemals über die Mitte der zwischen dem Auf- und Abgabsmagazine gelegenen Verladerampe und in der Station Deutschbrod niemals über die südliche Stirnseite des Magazins hinauslaufen können. Die k. k. General-Inspection hat diese Verfügung genehmigend zur Kenntniss genommen. (G.-I.-Z. 21.548.)

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Lomotivprüdung.) Am 21. November fand die technisch-polizeiliche Prüfung er im Jahre 1895 von der Locomotivfabrik Krauss & Comp. n Linz erbauten normalspurigen Tenderlocomotiven Fabriksnummern 3272 und 3273, Inventarsnummern 169 „Wilhelm" und 179 „Carl", welche für den Zugförderungsdienst auf der Localbahn Stramberg-Wernsdorf bestimmt sind, statt. Die Kessel wurden laut Certificate der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Locomotiven sind nach dem mit H.-M.-Z. 39.045 vom 30. Juli 1895 genehmigten Typenplane erbaut. Dieselben haben drei mit einander gekuppelte Achsen, deren mittlere die Triebachse ist und deren letzte unter dem Feuerkasten liegt, innerhalb der Räder liegende Rahmen, zwei schwach geneigte ausserhalb liegende Dampfcylinder und Allan'sche Steuerung. Der Rahmen ist mit sechs Blattfedern gegen die Achsen abgefedert. Die vorgeschriebenen Kesselarmaturen sind vollständig. Es befinden sich ferner an jeder Locomotive eine Dampfpfeife, normale Rohranschlüsse für Dampfheizung und Pulsometer, Anschlüsse für Feuerspritzschläuche, Ricourt-Ventile, zwei Injectoren, Wasser- und Kohlenbehälter, ferner ein Sandkasten mit Holt-Gresham'schen Sandstreuern, ein gewöhnlicher conischer Rauchfang, Funkensiebe, ein fest anschliessender Aschenkasten mit zwei vom Führerstande aus zu bewegenden Klappen, eine auf alle drei Achsen mit je zwei Klötzen wirkende Spindel und Luftsaugbremse, letztere mit Rohranschlüssen für die Wagenleitung an beiden Stirnseiten, dem Vereinsnormale entsprechend construirte federnde Stoss- und Zugvorrichtungen und richtig angebrachte Bahnräumer. Die vorgeschriebenen Stützen für Signale sind vorhanden. Die Locomotiven sind mit den Eigenthumsmerkmalen, der Kategoriebezeichnung | III c |, sowie mit der Angabe der Maximalgeschwindigkeit von 35 km per Stunde vorschriftsmässig versehen. Es wurden mit beiden Maschinen Probefahrten auf der Strecke Linz—Hörsching vorgenommen, bei welchen die Geschwindigkeit von 72 km per Stunde in beiden Richtungen erreicht wurde. Auf Grund des günstigen Ergebnisses der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung obwaltet bezüglich der erprobten Locomotiven gegen deren Benützung zum Zugförderungsdienst auf der Localbahn Stramberg-Wernsdorf kein Anstand. [H.-M.-Z. 66.447.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Temesvár-Kissoda—Buziás. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 138 vom 17. November 1895 und dessen darauf folgende Nummern verlautbart den Wortlaut der zufolge Allerhöchster Entschliessung Seiner Majestät ddto. Schönbrunn vom 5. September 1895 zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Temesvár-Kissoda (Wächterhaus Nr. 377)—Buziás (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1893 und Nr. 21 ex 1895) mit Erlass des kg. ungar. Handelsministers vom 16. September 1895, Z. 61.975, erflossenen Concessionsurkunde. Concessionäre dieser von der Knotenpunktstation Temesvár der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigenden und im Bereiche des Temeser Comitats in östlicher Richtung vorläufig bis zum Badeorte Buziás projectirten, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie sind die Reichstags-Abgeordneten Franz Bessenyei und Emerich Veszter. Das effective Baucapital der genannten 36 km langen Linie ist mit 1,200.000 fl. bemessen, von welcher Summe für Beschaffung der Betriebsmittel 78.000 fl. entfallen.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind herzustellen und einzurichten;

1. Die als Station für den Gesammtverkehr umzubauende derzeitige Haltestelle Temesvár-Kissoda (Wächterhaus Nr. 377);
2. Gyrok, Haltestelle für Personen- und Güterverkehr in Wagenladungen:
3. Medves, Station für den Gesammtverkehr;
4. Temes-Ujvár, Station für den Personen- und Güterverkehr in Wagenladungen;
5. Török-Szakos, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
6. Nagy-Köveres, Station (wie 4);
7. Bakóvár, Station (wie 6);
8. Buziás, Endstation und Station für den Gesammtverkehr, auch Wasserstation.

Ausser den genannten Stationen ist, je nach Bedarf, die nachträgliche Errichtung von Haltestellen zulässig.

Fiumaner Hafen. (Neue Verbindungsbahn zwischen dem Fiumaner Delta und der Hauptfrachtenstation Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Interesse der Erleichterung des Zugsverkehres zwischen der Hauptfrachtenstation und den im Bereiche des Fiumaner Deltas und dem Brajcaer Frachtenbahnhofe gelegenen Magazinen und Lagerplätzen angeordnet, dass die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen eine diesem Zwecke entsprechende Verbindungsbahn anlege, bezw. die Anzahl der bereits vorhandenen Hauptgeleise, sowie der Weichen-, Neben- und Stockgeleise nächst den Ladequais vermehre. Durch diese Investitionen wird sowohl gegen die Stauung von Waggons Abhilfe geschaffen, als auch die rasche Löschung und Verladung der Dampfer wesentlich gefördert werden.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Legung des zweiten Geleises im Bereiche der zum Centralfriedhof nächst Kerepes führenden Betriebslinie.) Die Budapester Communalverwaltung hat, mit Hinweis auf die vertragsmässigen diesbezüglichen Bestimmungen, die Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft aufgefordert, auf der Strecke Friedhofstrasse ihrer Betriebslinie zum Centralfriedhofe nächst Kerepes ein zweites Geleise zu legen und dieses noch vor Beginn der Milleniumsausstellung betriebsfähig herzustellen.

Projectirte Localbahn Tisza-Lucz (Tisza-Lök)—Büd-Szent-Mihály. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat angeordnet, dass die politisch-administrative Begehung der von der Station Tisza-Lucz (Tisza-Lök) der Linie Püspök-Ladany—Debreczen—Szerencs—Tisza-Lucz—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus mit Ueberbrückung der Theiss bei Tisza-Lök zum Anschlusse an die Linie Debreczen—Hajdu-Nánás—Büd-Szent-Mihály (Flügelbahn der Linie Debreczen—Füzes-Abony) projectirten Localbahn Tisza-Lucz—Büd-Szent-Mihály (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7, Vorconcession Post 3), noch im Laufe dieses Jahres abgehalten werde. Die projectirte Linie findet in der Station Büd-Szent-Mihály Anschluss an die projectirte Linie Tisza-Polgár—Büd-Szent-Mihály—Királytelek, eventuell Nyiregyháza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1894, Vorconcession Post 1.)

Ausland.

Deutsches Reich. (Beförderungsbedingungen für Calcium-Carbid.) Das Reichs-Eisenbahnamt hat unter dem 15. October an die Eisenbahnverwaltungen Deutschlands (ausschliesslich derjenigen Bayerns) die nachstehende Verfügung gerichtet: Im Einverständniss mit den betheiligten Bundesregierungen veranlasst das Reichs-Eisenbahnamt die Eisenbahnverwaltungen, den Artikel „Calcium-Carbid", der neuerdings zum Zwecke der Erzeugung von Acetylengas fabriksmässig hergestellt wird, bis zur Aufnahme einer entsprechenden Vorschrift in die Verkehrsordnung unter folgenden Bedingungen zur Beförderung zuzulassen: „Calcium-Carbid muss in luftdicht verschlossene eiserne Gefässe verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefässe nicht beigepackt werden."

— (Bahnverbindung zwischen Lindau i/B. und Friedrichshafen.) Am 31. October ist zwischen Bayern und Württemberg ein Staatsvertrag über die Herstellung einer Bahnverbindung von Lindau i/B. nach Friedrichshafen, vorbehaltlich

der beiderseitigen landesherrlichen Genehmigung, abgeschlossen worden. Die Bahn soll nach den Normen der Haupteisenbahnen ausgeführt werden.

Preussen. (Uebergabe thüringischer Bahnen an die preussische Regierung.) Die Uebergabe der Nebenbahnen Hildburghausen—Friedrichsthal und Eisfeld—Unterneubrunn an die preussische Regierung hat am 1. November stattgefunden.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Die Stationsbezeichnung Sorgau ist in „Nieder-Salzbrunn" und die Stationsbezeichnung Salzbrunn in „Bad Salzbrunn" umgeändert worden.

— (Bahnsteigsperre.) Die kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau hat nachstehende Verfügung erlassen: „Es sind Beschwerden des Publicums laut geworden, welche erkennen lassen, dass die zur Ausführung der Bahnsteigsperre erlassenen Bestimmungen nicht immer richtig gehandhabt werden. Beispielsweise ist es vorgekommen, dass von Jemandem, welcher kurze Zeit nach Abnahme seiner Bahnsteigkarte zurückkehrte, um einen im Wartesaal zurückgelassenen Gegenstand zu holen, das Lösen einer neuen Bahnsteigkarte verlangt wurde; dass ferner von Jemandem, welcher die gekaufte Fahrkarte wegen Verspätung nicht benutzen konnte, der Betrag für eine Bahnsteigkarte eingezogen wurde; dass endlich von Jemandem, der sich mit einer Bahnsteigkarte auf einer Seite des Bahnhofes befand und nach der anderen Seite desselben Bahnhofes gelangen wollte, welche nur unter zeitweisem Verlassen der Sperre zu erreichen war, die Lösung einer weiteren Bahnsteigkarte gefordert wurde. Eine derartige Auslegung der Bestimmungen entspricht nicht dem Sinne derselben. Die Bahnsteigsperre ist zur Sicherung des Stations- und Zugspersonals, aus Betriebsrücksichten und im Interesse des reisenden Publicums, aber nicht zur Erzielung von Mehreinnahmen eingeführt worden. Die Bestimmungen sind daher so zu handhaben, dass der vorgedachte Zweck erreicht wird, und muss dabei vor Allem eine unnütze Belästigung des Publicums möglichst vermieden, vielmehr darauf Bedacht genommen werden, die etwa eintretenden Unbequemlichkeiten und Missstände nach Kräften zu mildern. Die Stationsvorstände wollen hierauf besonders achten und das unterstellte Personal, insbesondere die Bahnsteigschaffner, entsprechend belehren. Die Betriebs- und Verkehrs-Inspectionen werden ersucht, die Ausführung vorstehender Anweisung zu überwachen und bei Gelegenheit der Dienstreisen von der richtigen und zweckentsprechenden Anwendung der Bestimmungen über die Ausführung der Bahnsteigsperre sich persönlich zu überzeugen. Jede unnöthige Belästigung des Publicums muss vermieden werden, zumal dasselbe der Bahnsteigsperre, wenigstens jetzt im Anfange, wenig geneigt ist und es wesentlich von der Handhabung dieser Einrichtung abhängen wird, die Ansicht des Publicums zu ändern und Beschwerden zu vermeiden.

(Z. d. V. D. E.-V.)

Bayern. (Staffeltarife für Vieh.) In der am 25. und 26. October abgehaltenen Sitzung des Bayerischen Eisenbahnraths gab die gutachtliche Aeusserung des letzteren darüber, ob der am 1. October im gesammten Gebiete der Preussischen Staatsbahnen in Kraft getretene Staffeltarif für Gross- und Kleinvieh in Wagenladungen auch im inneren Verkehr der Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie im directen Verkehr derselben mit anderen deutschen Eisenbahnen eingeführt werden soll, Anlass zu einer eingehenden Debatte. Hiebei trat die Anschauung zu Tage, dass für die Beurtheilung der vorliegenden Frage in erster Linie die Einwirkungen des Staffeltarifs auf den für Bayern weitaus wichtigsten Verkehr mit Hornvieh von Belang seien. In dieser Hinsicht wurde von der einen Seite betont, dass der Staffeltarif, ohne für den inneren Verkehr Bayerns nennenswerthe Vortheile zu bringen, den Import von norddeutschem Vieh nach Bayern begünstige, während dem bayerischen Vieh in Folge seiner specifischen Eigenschaften der Absatz auf den nord- und mitteldeutschen Märkten auch ohne die Frachtermässigungen des Staffeltarifes gesichert sei. Von anderer Seite wurde dagegen eingewendet, dass Bayern ein viehproducirendes und exportirendes Land sei und demzufolge an der Erleichterung der Viehausfuhr ein nicht geringeres Interesse habe, als zum Beispiel Ostpreussen. Deshalb träfen auch die früher gegen den preussischen Getreidestaffeltarif vorgebrachten Gründe im gegenwärtigen Falle nicht zu. Daneben wurde allseitig anerkannt, dass hinsichtlich des Verkehres mit Schweinen, welcher allerdings seinem Werthe nach gegenüber dem Hornviehverkehr erheblich zurückträte, die Verhältnisse insofern ungünstig liegen, als die Annahme des Staffeltarifes für den Inlandsverkehr wegen des bei Benutzung mehrbödiger Wagen anzuwendenden Zuschlages fast durchgängig Frachterhöhungen mit sich bringen und wohl zweifellos der Einfuhr von Schweinen aus Norddeutschland förderlich sein würde. Nachdem verschiedene Mitglieder des Eisenbahnrathes in ihrer Eigenschaft als Delegirte der landwirthschaftlichen Kreiscomités die Frage noch von dem Standpunkte der speciellen Interessen der einzelnen Regierungsbezirke beleuchtet hatten, kam bei Abwägung der verschiedenen entgegengesetzten Ansichten die Meinung zum Durchbruch, dass die Frage zu einem abschliessenden Urtheil noch nicht reif sei. Der Eisenbahnrath einigte sich daher gegen eine Minderheit von vier Stimmen zu folgender Resolution: „Der Eisenbahnrath spricht sich dahin aus, dass angesichts der zur Zeit unsicheren Wirkungen des Anschlusses an den preussischen Staffeltarif in Bezug auf den Rindviehverkehr mit den deutschen Verkehrsgebieten, sowie auf den inländischen Verkehr, dagegen der voraussichtlich ungünstigen Wirkungen auf den Schweineverkehr mit den deutschen Verkehrsgebieten, sowie auf den inländischen Schweineverkehr und die dadurch bedingte Preisbildung, endlich mit Rücksicht auf den voraussichtlichen Ausfall an der Eisenbahnrente der Anschluss der Bayerischen Staatsbahn an den neuen preussischen Viehstaffeltarif zur Zeit nicht zu befürworten, vielmehr vorerst die Wirkung der preussischen Staffeltarife auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der bayerischen Landwirthschaft abzuwarten sei." („Ztg. d. V. D. E.-V.")

Belgien. (Eröffnung von Personenhaltepunkten.) Die Belgische Staatsbahn hat versuchsweise folgende Personalhaltepunkte eröffnet: Rouet (voyageurs) zwischen dem Verschubbahnhof Rouet und der Station Namur; Monstreux zwischen den Stationen Nivelles (Nord) und Feluy-Arquennes; Naze zwischen den Stationen Stoumont und Quarreux; Zelck zwischen Diest und Haelenlez-Diest; Grande-Bruyère zwischen Blaton und Bernissart; und Saint Remy zwischen Signeulx und Ruette.

— (Concessionsertheilung.) Durch kgl. Verordnung vom 11. September wurde der Beschluss des ständigen Ausschusses des Provinzialrathes von Brabant genehmigt, durch den der Société générale des chemins de fer économiques in Brüssel die Concession für eine Pferdebahn von Brüssel (Börse) einerseits nach der Station Konkelberg, andererseits nach Jette-Saint-Pierre (Spiegelhuis) ertheilt worden ist.

Russland. (Eröffnung der Bahnstrecke Atkarsk—Balanda.) Der regelmässige Passagier- und Waarenverkehr auf der neuerbauten Zufuhrbahn der Rjasan-Uralsk-Eisenbahn von der Station Atkarsk der Koslow-Ssaratow-Bahn bis zum Dorfe Balanda in einer Ausdehnung von 74 Werst ist am 12./24. September eröffnet worden.

— (Eröffnung der Bahnstrecke Omsk—Kriwoschtschekowo.) Auf der Strecke Omsk—Kriwoschtschekowo der Westsibirischen Eisenbahnen ist am 1./13. October der temporäre Passagierverkehr, am 15./27. October auch der Frachtverkehr eröffnet worden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (December-Fahrplan der Personenschiffe auf der Donau und deren Nebenflüssen.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden im Monate December auf der Donau und deren Nebenflüssen nur mehr folgende Personenschiffahrten unterhalten:

a) Auf der Donau. In der Thalfahrt (Postschiffe): Von Turn-Severin und sämmtlichen Zwischenstationen nach Braila-Galatz: Dienstag 5 Uhr Früh. Erste Fahrt am 3. December; Ankunft in Galatz: Donnerstag 4 Uhr Nachmittags. — Von Widdin nach Rustschuk: Sonntag und Donnertag 11 Uhr Vormittags. Erste Fahrt am 1. December; Ankunft in Rustschuk: Montag und Freitag 11 Uhr Vormittags. — Von Widdin nach Silistria: Sonntag 11 Uhr Vormittags. Erste Fahrt am 1. December; Ankunft in Silistria: Montag 4 Uhr 35 Min. Nachmittags. — In der Bergfahrt (Postschiffe): Von Galatz-Braila und sämmtlichen Zwischenstationen nach Turn-Severin: Freitag 8 Uhr Vormittags. Erste Fahrt am 6. December; Ankunft in Turn-Severin: Sonntag 1 Uhr 30 Min. Nachmittags. — Von Rustschuk nach Widdin: Dienstag und Freitag 11 Uhr 30 Min. Vormittags. Erste Fahrt am 3. December; Ankunft in Widdin: Mittwoch und Samstag 5 Uhr 30 Min. Früh. — Von Silistria nach Widdin: Dienstag 4 Uhr Früh. Erste Fahrt am 3 December; Ankunft in Widdin: Mittwoch 5 Uhr 30 Min. Früh.
— (Localschiff.) Von Galatz nach Tultscha: Dienstag, Donnerstag, Samstag 9 Uhr Vormittags. — Von Tultscha

nach Galatz: Mittwoch, Freitag, Sonntag 11 Uhr 30 Min. Vormittags.

b) Längs des serbischen Donauufers (im gemischten Personen- und Güterdienste), giltig ab 27. November. In der Thalfahrt: Von Belgrad nach Dubrovitza: Sonntag, Montag, Mittwoch, Donnerstag 7 Uhr Früh. — Von Belgrad nach Gradiste-Golubatz: Montag und Donnerstag 7 Uhr Früh. Ab Golubatz nach Gradiste an den gleichen Tagen nach Beendigung der Manipulation in Golubatz. — In der Bergfahrt: Von Dubrovitza nach Belgrad: Sonntag, Dienstag, Mittwoch, Freitag 11 Uhr Vormittags. — Von Gradiste nach Belgrad: Dienstag und Freitag 7 Uhr Früh.

Die Stationen Pancsova (Vorcontumaz), Grotzka und Ritopek werden an den vorgenannten Tagen thal- und bergwärts berührt; die Station Báziás hingegen wird thalfahrend nur Montag und Donnerstag, bergfahrend nur Dienstag und Freitag berührt.

c) Auf der Save (im gemischten Personen- und Güterdienste). In der Thalfahrt: Von Schabatz nach Belgrad: Sonntag, Dienstag, Donnerstag 7 Uhr Früh. — In der Bergfahrt: Von Belgrad nach Schabatz: Montag, Mittwoch, Samstag 7 Uhr Früh.

Die Kahnstation Unka wird an obigen Tagen thal- und bergfahrend berührt.

Die Localfahrten zwischen Semlin-Belgrad und Semlin-Belgrad-Pancsova werden, solange es die Witterungsverhältnisse gestatten, fahrplanmässig unterhalten.

Regulirung des Eisernen Thores. (Eröffnung des über den Stenka-Fall führenden neuen Schiffahrtscanals für den allgemeinen Schiffsverkehr.) Der kgl. ungar. Handelsminister verlautbart, dass der durch den obersten der Fälle der unteren Donau, den „Stenka-Fall", eröffnete neue Schiffsweg fertiggestellt und dem Verkehre provisorisch übergeben wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 131). Dieser Schiffsweg besteht aus einem bei dem kleinsten Wasserstande noch $2^1/_2$ m tiefen und 60 m breiten Canal, dessen beide Mündungen durch eine genügende Anzahl von Bojen bezeichnet sind. Dieser Schiffsweg kann bis auf weitere Verfügung unentgeltlich benützt werden.

Lehrcours für Schiffsofficiere der Mercantilschiffe. (Regulativ des Lehrcourses.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 134 vom 8. November verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungarischen Handelsminister genehmigten Regulativs des Lehrcourses für Schiffsofficiere der Mercantilschiffe. Dieser Lehrcours fügt sich in den Rahmen des bereits bestehenden Communications-Lehrcourses (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1890) ein; es sollen hier jene Personen ihre theoretische Fachbildung erhalten, welche im Dampfschiffsdienste als Officiere, insbesondere als Capitäne Verwendung suchen wollen. Die vorgetragenen Gegenstände sind: Schiffsmanipulationsdienst, Schiffsbaukunde und Maschinenlehre, commercieller Schiffsdienst, Geographie, Schiffsrecht und Gesetzeskunde, kaufmännisches Rechnen und Waarenkunde, Sanitätsdienst. Als ordentliche Hörer werden in erster Reihe von den betheiligten Dampfschiffahrt-Unternehmungen empfohlene Angestellte derselben aufgenommen, weiterhin aber auch solche Personen, welche sich selbst melden und den Cours bis zu Ende absolviren wollen. Als ausserordentliche Hörer werden solche im Schiffsdienste stehende Beamte betrachtet, die nach ihrem Ermessen einen oder mehrere Gegenstände hören, aber keine Prüfung ablegen wollen. Die Dauer des Courses ist auf 13 Wochen berechnet. Ordentliche Hörer erhalten ein Abiturienten-Zeugniss und werden, wenn sie später eine dreijährige Praxis nachweisen, zur Capitänsprüfung zugelassen. Die Einschreibegebühr beträgt 5 fl., das Schulgeld 20 fl. Die Kosten des Lehrcourses werden, soweit hiezu die Gebühr und das Schulgeld nicht ausreichen, durch das Handelsministerium und durch die betheiligten Dampfschiffahrt-Gesellschaften gedeckt.

Neue Hafengebühren in Bizerta (Tunis.) Mit 1. November sind im Hafen von Bizerta (Tunis) neue Specialtarife in Wirksamkeit getreten, wodurch die bisher dort in Geltung gestandenen aufgehoben wurden.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im December 1895.)

Export.

Im December 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	December
Bordeaux	„Széchenyi"	1—10
Liverpool	„Andalusian"	1—10
Hull, Newcastle o T	„Finland"	1—10
Tanger [2], Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Petöfi"	10
Rouen		5—15
Liverpool	„Alleppo" (Cunard Line)	5—15
London	„Winestead"	5—15
Liverpool	„Algerian"	15—25
Rouen		15—25
Barcelona [1]	„Mátyás Király"	25
Rotterdam, Antwerpen	„Baross"	21—31
Gibraltar [2], London	„Zichy"	21—31
Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Rosario"	21—31
Algier [2], Glasgow	„Deák"	21—31
Bordeaux	„Tibor"	21—31
New-York	„Belgravia" (Anchor Line)	21—31
London	„Narva"	25 XII—5 I

[1]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

[2]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Tanger, Gibraltar oder Algier angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

Import.

Im December 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	December
Liverpool	Triest, Fiume	„Athenian"	1—10
London	„ „	„Narva"	1—10
Rouen	„ „	„Andrássy"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Mourino"	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa" (Cunard Line)	5—15
Bordeaux	Triest, Fiume	„Jokai"	15—25
London	„ „	„Rákóczy"	15—25
Liverpool	„ „	„Alsatian"	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Báthori"	21—31
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Nagy Lajos"	21—31
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo"	21—31
Glasgow	„ „	„Matlekovits"	21—31
London	„ „	„Sultana"	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Kedar" (Cunard Line)	21—31
Rouen	Triest, Fiume	„Szt. István"	21—31
Bordeaux	„ „	„Széchenyi"	21—31

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Im Monate December fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Zrinyi" am 1., „B. Kemény" am 8., „Szent László" am 15., „Tisza" am 22. und „Adria" am 29.;

von Marseille nach Fiume: „Tisza" am 4., „Adria" am 11., „Zrinyi" am 18. und „B. Kemény" am 25.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k Handelsgerichtes Wien wurde am 19. November im Register für Gesellschaftsfirmen bei der Firma:

„Localbahn Laibach-Stein"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft in Gemässheit des § 4 des am 13. December 1894 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und dem Vorstande der Actiengesellschaft „Localbahn Laibach-Stein" auf Grund der dem letzteren zufolge der Beschlüsse der a. o. Generalversammlung vom 17. November 1894 ertheilten Ermächtigung in Absicht auf die Einlösung der Localbahn Laibach-Stein durch den Staat abgeschlossenen Uebereinkommens und des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 8. October 1895, Z. 57.185, in Liquidation befindet, dass als Liquidatoren: Dr. Franz Liharzik, k. k. Hofrath in Wien; Eduard Palmer, General-Director der Oesterr.-Alpinen Montangesellschaft in Wien; Dr. Arnold Beck, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien; August Schuchart, k. k. Oberbergrath in Wien; Bernhard Wetzler, Commercialrath in Wien, und Otto Detela, Landeshauptmann in Laibach, fungiren, dass die Liquidationsfirma lautet: „Localbahn Laibach-Stein in Liquidation", und collectiv in der Art gezeichnet wird, dass unter den mit Stampiglie vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Wortlaut der Liquidationsfirma zwei Liquidatoren ihren Namen setzen. Die entgegenstehenden Eintragungen wurden gelöscht.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens in Wien. (Versammlung.) In der am 25. November unter dem Vorsitze des Präsidenten, Civilingenieur E. A. Ziffer, stattgehabten Versammlung hielt der Ingenieur J. R. Hardy einen Vortrag: „Ueber die selbstthätige Niederdruckbremse und deren Einrichtung für Local- und Strassenbahnen". Am Eingange seines Vortrages die wichtige Frage besprechend, welche Anforderungen an die auf Nebenbahnen in Verwendung stehenden Bremsen angestrebt werden müssen, hebt Redner als massgebende Momente eine kräftig und schnell wirkende Bremse, deren Erhaltungskosten möglichst gering und deren Bedienung einfach ist, hervor. Diesen Bedingungen entspricht in ganz hervorragender Weise die selbstthätige Niederdruckbremse. Sehr eingehend und erschöpfend werden hierauf an dem im Vortragssaale aufgestellten Modelle, sowie an der Hand zeichnerischer Darstellungen die Einrichtung, Wirkungsweise und constructionellen Eigenthümlichkeiten der Bremse beschrieben. In seinen weiteren, auf praktischen Versuchen basirenden Ausführungen beleuchtete Ingenieur Hardy die grossen Vortheile dieses Bremssystems, indem bei dessen Anwendung Versager ausgeschlossen sind und dasselbe unter allen Umständen automatisch functionirt. Der Werth dieser Bremse wird noch durch den Umstand erhöht, dass deren volle Bremskraft am letzten Wagen in der Hälfte der Zeit erreicht wird, welche die in Oesterreich allgemein bekannte Hardy-Bremse hiezu benöthigt. In seinem Schlussworte betont der Vortragende die stetig zunehmende Verbreitung von selbstthätigen Niederdruckbremsen bei Nebenbahnen sowohl in Oesterreich, als auch hauptsächlich in der Schweiz, Italien und Deutschland.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXX. Stückes.) Das am 22. November herausgegebene CCXX. Stück enthält unter

Nr. 1603: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 15. November 1895, Z. 19.351, betreffend die Sperung der politischen Bezirke Czernowitz Stadt und Land, Kotzman und Storozynetz für die Ein- und Ausfuhr von Schweinen

Nr. 1604: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 17. November 1895, Z. 23.015 IV, betreffend das vom kgl. ungar. Ackerbauministerium verfügte Verbot der Durchfuhr von Schweinen aus Serbien nach Italien und Rumänien durch Ungarn.

Nr. 1605: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 19. November 1895, Z. 184.079, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der kgl. ungar. Freistadt Szegedin nach Böhmen.

— (Inhalt des CCXXI. Stückes.) Das am 23. November herausgegebene CCXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1606: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 20. November 1895, Z. 21.979, betreffend weitere Beschränkungen in der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 1607: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. November 1895, Z. 111.608, betreffend die Zulassung von Schweinen aus dem Stadtgebiete Raab (Győr) in Ungarn zum freien Borstenviehmarkte zu St. Marx in Wien.

Nr. 1608: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. November 1895, Z. 111.356, betreffend die Bekanntgabe der in Galizien mit Maul- und Klauenseuche verseuchten und der wegen Schweinepest gesperrten Gebiete.

Nr. 1609: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 21. November 1895, Z 19.859/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Territorium der kgl. ungar. Freistadt Szegedin nach Oberösterreich.

Nr. 1610: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 20. November 1895, Z. 33.769, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der kgl. ungar. Freistadt Szegedin nach Steiermark.

Nr. 1611: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. November 1895, Z. 182.940, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Stryj und dem Gerichtsbezirke Borynia in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1612: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 21. November 1895, Z. 22.017, betreffend weitere Beschränkungen in der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1613: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 20. November 1895, Z. 15.593, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der kgl. ungar. Freistadt Szegedin nach Krain.

— (Inhalt des CCXXII. Stückes.) Das am 25. November herausgegebene CCXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1614: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. November 1895, Z. 112.054, betreffend die Gestattung der Zufuhr von Schweinen aus der Stadt Czegléd in Ungarn nach Wien.

Nr. 1615: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 21. November 1895, Z. 43.343, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Gebiete der kgl. Freistadt Szegedin in Ungarn nach Mähren.

Nr. 1616: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 22. November 1895, Z. 13.559, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Territorium der kgl. Freistadt Szegedin in Ungarn nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 1617: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 23. November 1895, Z. 22.075, betreffend Beschränkungen für den Verkehr mit Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 1618: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 19. November 1895, Z. 95.745, betreffend die Sperre des Gerichtsbezirkes Zurawno im politischen Bezirke Zydaczów für die Ein- und Ausfuhr von lebenden Klauenthieren.

— (Inhalt des CCXXIII. Stückes.) Das am 26. November herausgegebene CCXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1619: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 25. November 1895, Z. 107.752, betreffend das Verbot der Einfuhr von Handels-(Futter-)Schweinen aus den politischen Bezirken Liezen, Luttenberg und Pettau und dem Stadtgebiete Marburg in Steiermark nach Niederösterreich.

Nr. 1620: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 23. November 1895, Z. 15.326, betreffend das Verbot der Schweineeinfuhr aus dem Gebiete der kgl. Freistadt Szegedin in Ungarn nach Kärnten.

— (Inhalt des CCXXIV. Stückes.) Das am 27. November herausgegebene CCXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1621: Landespolizeiliche Anordnung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Breslau vom 20. November 1895, Z. 802 (Extrablatt zu Nr. 47 des Amtsblattes der kgl. Regierung zu Breslau vom 22. November 1895), betreffend die thierärztliche Untersuchung von auf der Eisenbahn in den Regierungsbezirk Breslau eingeführten Klauenviehtransporten.

Nr. 1622: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 21. November 1895, Z. 23.404 IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Territorium der kgl. Freistadt Szegedin in Ungarn in das Küstenland.

— (Inhalt des CCXXV. Stückes.) Das am 28. November 1895 herausgegebene CCXXV. Stöck des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 1623: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 27. November 1895, Z. 113.228, betreffend die Gestattung der Einfuhr von normalgewichtigen Mastschweinen aus dem Comitate Modrus-Fiume in Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Nr. 1624: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 24. November 1895, Z. 13.337, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Kitzbühel und Kufstein in Tirol nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 1625: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 25. November 1895, Z. 13.802, betreffend die Aufhebung der aus Anlass des Auftretens der Maul- und Klauenseuche im Herzogthume Salzburg getroffenen veterinärpolizeilichen Massregeln.

Nr. 1626: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 25. November 1895, Z. 187.074, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Gerichtsbezirke Zurawno in Galizien nach Böhmen.

Nr. 1627: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 25. November 1895, Z. 185.857, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den politischen Bezirken Czernowitz Stadt und Land, Kotzman und Storożynetz in der Bukowina nach Böhmen.

Nr. 1628: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 25. November 1895, Z. 180.760, betreffend die Bestimmung der Städte Königinhof und Kaaden als Consumorte für die Einfuhr von lebenden Schweinen aus seuchenfreien Gegenden Ungarns, Croatien-Slavoniens und des Occupationsgebietes nach Böhmen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. December 1895 ab giltigen Nachtrag IV zu Theil II, Heft 1 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverband-Tarifes vom 1. October 1893 sind nachstehende Druckfehler zu berichtigen, und zwar:

Auf Seite 17 der Frachtsatz in der Relation Sanok-Pruchna von 838 kr. auf **338 kr.**;

auf Seite 24 der Frachtsatz in der Relation Husiatyn-Zauchtel von 182 kr. auf **1082 kr.**

Wien, am 26. November 1895. [917]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr.

Aufhebung der directen Tarife.

Mit 31. Jänner 1896 treten die nachbenannten Tarife ausser Wirksamkeit:

Tarif, Theil I

Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr nebst Classification der in der Fracht ermässigten oder besonders zu behandelnden Frachtgüter, giltig seit 1. Juli 1893, sammt Nachtrag I, II und III;

Tarif, Theil II, Heft 1

für den directen Güterverkehr zwischen Lindau, sowie Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg) einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. etc. andererseits, giltig vom 1. Juli 1893, sammt Nachtrag I und II;

Tarif, Theil II, Heft 2

für den directen Güterverkehr zwischen Lindau, sowie Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg) einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn etc. etc. andererseits, giltig vom 1. Juli 1893, sammt Nachtrag I und II.

Die an Stelle dieser Tarife zur Einführung gelangenden neuen directen Tarife werden später kundgemacht werden.

Wien, am 27. November 1895. [918]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Verkehr mit Russland.

Einführung directer Frachtsätze für landwirthschaftliche Maschinen von Weinheim nach Podwołoczyska (Bhf.) trs. für Russland.

Mit 15. December 1895 treten für zusammengesetzte oder zerlegte Acker-, sowie sonstige landwirthschaftliche Geräthe und Maschinen (insbesondere Locomobilen — jedoch exclusive Locomotiven — ferner Dresch-, Säe- und Drillmaschinen, Pflüge etc.) von Weinheim (Station der Main-Neckar-Bahn) nach Podwołoczyska (Bhf.) transit für Russland nachstehende Frachtsätze in Kraft:

	Pfennige für 100 kg
a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen	495 483*)
b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Zahlung der Fracht für diese Menge	412
c) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Zahlung der Fracht für diese Menge	347 323**)

*) Für Sendungen nach Elisabetgrad und Odessa.

**) Für Sendungen nach Elisabetgrad, Odessa, Kiew, sowie nach über Fastow, Kiew, Schpola und Elisabetgrad gelegenen russischen Stationen.

Die vorstehenden Frachtsätze gelangen zur Anwendung:

a) bei Aufgabe der Sendungen mit directe von der Aufgabsstation nach der russischen Bestimmungsstation oder nach „Podwołoczyska transit für Russland" lautenden Frachtbriefen;

b) bei Aufgabe solcher Sendungen, welche nur nach Podwołoczyska adressirt sind, wenn aus den übrigen Eintragungen in den Frachtbriefen unzweifelhaft hervorgeht, dass die Sendungen für Russland bestimmt sind. Derartige Eintragungen des Versenders finden jedoch nur dann Beachtung, wenn sie auf der Vorderseite (Adressseite) des Frachtbriefes angebracht sind.

Die Weiterbeförderung per Bahn nach Russland hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tage), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Podwołoczyska an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen in den Bahnmagazinen, somit unter Bahnaufsicht, eingelagert bleiben müssen.

Wien, am 28. November 1895 [919]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Einführung ueuer directer Fahrpreise im Verkehr mit der Station Olmütz via Hannsdorf.

Druckfehler-Berichtigung.

In der Kundmachung vom 26. November 1895 (Verordnungsblatt Nr. 137, fortlaufende Nummer 912) ist bezüglich der Relation Olmütz—Ober-Lindewiese der Fahrpreis II. Classe von fl. 5·70 auf **fl. 2·70** richtigzustellen.

Wien, am 28. November 1895. [920]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung eines Tarifheftes.

Das im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande seit 1. November 1893 giltige Tarifheft „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen" sammt Nachtrag I und II wird mit 8. Jänner 1896 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 26. November 1895. [921]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen Verbands-verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einrichtung einer Rollfuhrunternehmung in Prag.

Auf Grund des § 68 des Eisenbahnbetriebs-Reglements hat die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn für ihre Station Prag eine Rollfuhrunternehmung bestellt und mit dem Vollzuge derselben die Firma Gebrüder Girard Nachfolger: Wilh. Dewetter in Prag betraut.

In Folge dieser Einrichtung werden vom 1. November 1895 ab die in der Station Prag OeNWB. ankommenden, für die im nachstehenden Tarife genannten Stadttheile und Ortschaften bestimmten Eilgüter zu dem Geschäftslocale oder der Behausung der Empfänger ohne vorherige Avisirung abgefahren.

Für diese Zustellung sind folgende Gebühren zu entrichten:

Vom Bahnhofe Prag OeNWB. nach	Für angefangene 100 kg Eilgut Kreuzer
Untere Neustadt, Graben, Wenzelsplatz	12
Obere Neustadt, Altstadt, Josefstadt, Weinberge	14
Kleinseite, Bubna	15
Hradschin, Smichow	20
Poříč, Karolinenthal, Žižkov	10

Als Minimalgebühr für die Zustreifung werden 20 kr. per Frachtbrief gerechnet.

Anmerkung: In obigen Sätzen ist die Gebühr für das Auf- und Abladen der Güter inbegriffen.

Der directe Avisirung und somit der Verfügung des Adressaten vorbehalten bleiben:

Voluminöse und zerbrechliche Gegenstände, sowie Sendungen, welche bei der Abgabe in Prag einer Zollamtshandlung unterliegen, ferner Eilgutsendungen, welche an Prager Speditionsfirmen adressirt sind und auf welchen Nachnahmen nach Eingang in der Höhe von mehr als 20 fl. haften, endlich Militärgüter.

Sonstige Empfänger, welche die Abstreifung der Eilgüter durch den Rollfuhrunternehmer der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nicht wünschen, bezw. von dem Eintreffen der für sie bestimmten Gütersendungen bahnseitig avisirt werden wollen, haben dies bei der Eilgutabgabe in der Station Prag OeNWB. in Gemässheit des § 68 al. 5 des Eisenbahnbetriebs-Reglements anzuzeigen.

Jeder mit der Abstreifung der Eilgüter betraute Fuhrmann der Rollfuhrunternehmung hat in Ausübung dieses Dienstes obigen Tarif bei sich zu führen und den Parteien über Verlangen vorzuweisen.

Wien, im November 1895. [922]

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Einführung eines neuen Tarifes.

An Stelle des Breslau-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. August 1891 tritt mit 1. Jänner 1896 ein neuer Tarif unter dem Titel „Schlesisch-Sächsischer Verband" in Kraft, in welchem die diesseitigen Stationen Friedland in Böhmen, Raspenau-Liebwerda und Reichenberg Aufnahme gefunden haben.

Exemplare desselben sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau erhältlich.

Wien, am 23. November 1895. [923]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau.

Einführung von Frachtsätzen für Getreide etc. russischer Herkunft nach Romanshorn und Rorschach.

Für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelkuchen und Oelkuchenmehl und Oelfarben russischer, bezw. rücksichtlich Nowosielitza auch rumänischer Herkunft nach Romanshorn und Rorschach gelangen mit Giltigkeit vom 15. December 1895 nachstehende Frachtsätze bei Aufgabe von, bezw. Zahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen zur Einführung:

Von	Nach Romanshorn	Nach Rorschach
	für 100 kg in Centimes	
Belzec transit	494	488
Brody (Bahnhof) transit	504	498
Husiatyn transit	559	553
Krystynopol transit	483	477
Nadbrzezie transit	444	438
Newosielitza (Bahnhof) transit	555	549
Podwołoczyska (Bahnhof) transit	529	523
Rawa ruska transit	469	463
Sokal transit	485	479
Granica transit, bezw. Szczakowa transit	395	389

Die Anwendung der vorstehenden Frachtsätze erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau.

Wien, am 28. November 1895. [924]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Frachtsätze für lebendes Geflügel russischer Herkunft nach Schandau.

Für den Transport lebenden Geflügels russischer Herkunft nach Schandau gelangen mit Giltigkeit vom 15. December 1895 nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach Schandau von	Stückgut per 100 kg	Für einen einbödigen Wagen	Für einen mehrbödigen Wagen
	in Mark		
Brody (Bahnhof) transit	13·04	235·70	340·50
Nadbrzezie transit	11·86	191·20	270·50
Nowosielitza (Bhf.) transit	14·07	275·20	403·50
Podwołoczyska (Bhf.) transit	13·54	254·70	371·50

Die Aufgabe als Stückgut hat in Steigen, Körben oder anderen Behältern und mit rothen Eilfrachtbriefen zu erfolgen.

Für die Anwendung vorstehender Frachtsätze gelten die Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr.

Wien, am 28. November 1895. [925]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht.					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2055	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bürstenwaaren, ordinäre (d. s. in nicht polirtem und nicht gebeiztem Holze gebundene Bürsten), Schweinsborsten und Rosshaare, bei Auflieferung in jeder Menge	Grulich	Wien Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	184·6 kr.	164·5 kr.	20·1 kr.	Im Kartirungswege		
				bezw. vice versa										
2056	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn Donauuferbahnhof transito (für Sendungen nach Station Klein-Schwechat für Kaiser-Ebersdorf)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen unter der Adresse von Kaiser-Ebersdorfer Firmen nach Station Klein-Schwechat, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und per Strassenfuhrwerk nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt werden müssen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	38·5 kr.	36·5 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Station Klein-Schwechat die Bestätigung zu tragen haben, dass die Sendungen von dem Adressaten in Klein-Schwechat bezogen und mittelst Strassenfuhrwerkes nach Kaiser-Ebersdorf abgeführt wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurück gestellt	

	1.	2.
Fortlaufende Nr.	2057	2057
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kohlen, mineralische	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz
für die Transportstrecke nach	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Sendungen nach Inzersdorf [Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik] und nach Oberlaa)	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Sendungen nach Inzersdorf [Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik] und nach Oberlaa)
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen unter der Adresse von im neuen Wiener Gemeindegebiete am Wienerberge und Laaerberge angesiedelten Firmen nach Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik) und Oberlaa, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt werden müssen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen unter der Adresse von im neuen Wiener Gemeindegebiete am Wienerberge und Laaerberge angesiedelten Firmen nach Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik) und Oberlaa, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt werden müssen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn, giltig vom 1. October 1894
Frachtsatz per 100 kg	38·5 kr.	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	6·5 kr.	Verschieden
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	2 kr.	2 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	**Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche die bahnämtliche Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen von den Adressaten in Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik), bezw. Oberlaa bezogen und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt**	**Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche die bahnämtliche Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen von den Adressaten in Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik), bezw. Oberlaa bezogen und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt**
Besondere Bemerkungen		**Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die directen tarifmässigen Frachtsätze, bezw. die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hieraus eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2058	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere		**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. directer Tarif mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 15. September 1891	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an den nebenstehenden Frachtbegünstigungen von Karwin nicht betheiligt
					Szczakowa				24	19·7	4·3			
					Granica				24·3	16·8	7·5			
				M.-Ostrau	Szczakowa				23·6	19·7	3·9			
					Granica				24	16·8	7·2			
				Hruschau	Szczakowa				23·4	19·1	4·3			
					Granica				23·8	16·3	7·5			
				Karwin	Szczakowa				25·7	21·4	4·3			
					Granica				25·9	18·4	7·5			
			Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Szczakowa				24	17·5	6·5			
					Granica				24·3	16·8	7·5			
				M.-Ostrau	Szczakowa				23·6	17·1	6·5			
					Granica				24	16·5	7·5			
				Hruschau	Szczakowa				23·4	16·9	6·5			
					Granica				23·8	16·3	7·5			
				Karwin	Szczakowa				25·7	19·2	6·5			
					Granica				25·9	18·4	7·5			

Spalte	Inhalt
Fortlaufende Nr.	2059
Die Publication erfolgt von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
für die Transportstrecke nach	a) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, gleichviel in welchem Heizhause der genannten Bahnverwaltung dieselben Verwendung finden b) Wien Nordbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft, wenn dieselben nachweislich in den über Wien (Matzleinsdorf) hinaus gelegenen Heizhäusern der genannten Bahnverwaltung verwendet werden
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 51000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen, welche lediglich zu Regiezwecken der Südbahn-Gesellschaft bestimmt sein dürfen, unter der Adresse eines Heizhauses der Südbahn-Gesellschaft oder des Stationschefs in Matzleinsdorf, wobei jedoch bei der letzteren Adressirung aus den Frachtdocumenten zu ersehen sein muss, dass die Weiterbeförderung an ein Heizhaus der Südbahn-Gesellschaft zu erfolgen hat; Erscheinen der contrahirenden Firma auf den Frachtdocumenten als Versenderin
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893
Tarif: Frachtsatz per 100 kg	a) 38·3 kr. b) 38·3 kr.
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	a) 32·0 kr. b) 28·0 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	a) 6·3 kr. b) 10·3 kr.
Art der Durchführung	Ad a) Im Kartirungswege: Ad b) Durch Anwendung des Kartirungsfrachtsatzes von 32 kr. pro 100 kg und Rückvergütung von 4 kr. pro 100 kg aus demselben
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Ad b) Auf die contrahirende Firma als Versenderin lautende und von der Aufgabsstation beglaubigte, alle im Laufe des Jahres 1896 expedirten Sendungen nachweisende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und ein von der Südbahn-Gesellschaft ausgefertigter Ausweis, in welchem die in den Heizhäusern ausserhalb Wien (Matzleinsdorf) verwendete Kohle nachzuweisen ist, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Zum Zwecke der Erlangung des Kartirungsfrachtsatzes von 32 kr. pro 100 kg ist die unbedingte Garantie der Auflieferung des Verfrachtungsquantums von 51000 metr. Tonnen Seitens der auf das Zugeständniss reflectirenden Partei zu übernehmen und hiefür eventuell eine angemessene Caution zu erlegen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2060	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Zöptau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Nachtrag III vom 1. Jänner 1892 zu dem Ausnahmetarife für den Mähr.-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	39·7 kr.	36·3 kr.	3·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen. Sollte während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses der derzeitige tarifmässige Frachtsatz, auf welchen sich dasselbe bezieht, eine Erhöhung erfahren, welche auf eine Tarifänderung der am Transporte mitbetheiligten Bahnverwaltung zurückzuführen ist, ohne dass zugleich der Gebührenantheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert wird, so erfährt selbstverständlich der Frachtnachlass von 3·4 kr. pro 100 kg keine Änderung. Sollte dagegen der Gebührenantheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so wird auch der Frachtnachlass von 3·4 kr. pro 100 kg in demselben Masse erhöht oder erniedrigt, in welchem der Gebührenantheil erhöht oder erniedrigt wird
2061	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Stefanau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	28·2 kr.	25·2 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2062	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Brüsau-Brünnlitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	51·7 kr.	48·1 kr.	3·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Triebitz und den darüber hinaus gelegenen Stationen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, insoweit tarifmässig via Olmütz instradirt wird						5·2 kr.			
2063	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sternberg transito (für Sendungen nach Eisenberg a. d. M., Märzdorf, Hannsdorf, Grumberg-Mohrau, Grulich und Wichstadtl-Lichtenau)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	23·8 kr.	19·8 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2064	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, bezw. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner von M.-Ostrau loco, Hruschau und Karwin	Ratschach-Weissenfels, Assling, Jauerburg und Lees-Veldes	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen: Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. Juni 1893	Verschieden	Verschieden	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbriefduplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die derzeitigen tarifmässigen Frachtsätze, auf welche sich dasselbe bezieht, eine Erhöhung erfahren, welche auf eine Tarifänderung der am Transporte mitbetheiligten Bahnverwaltungen zurückzuführen ist, ohne dass zugleich die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so erfährt selbstverständlich der Frachtnachlass von 4 kr. pro 100 kg keine Aenderung. Sollten dagegen die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so wird auch der Frachtnachlass von 4 kr. pro 100 kg in demselben Masse erhöht oder erniedrigt, in welchem die einzelnen dieser Gebührenantheile erhöht oder erniedrigt werden

Feld	a)	b)
Fortlaufende Nr.	2065	
Die Publication erfolgt von der / und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kohlen, mineralische	
für die Transportstrecke von	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	
nach	a) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, gleichviel, in welchem Heizhause der genannten Verwaltung dieselben Verwendung finden	b) Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, wenn dieselben nachweislich in den über Wien hinaus gelegenen Heizhäusern der genannten Verwaltung verwendet werden
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 40000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auflieferung der Sendungen, welche lediglich zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen bestimmt sein dürfen, unter der Adresse eines Heizhauses der genannten Verwaltung; Erscheinen der contrahirenden Firma auf den Frachtbriefen als Versenderin	
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif vom 1. Jänner 1893	
Frachtsatz per 100 kg	a) 38·5 kr.	a) 38·5 kr.
Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	a) 32·0 kr.	b) 28·0 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	a) 6·5 kr.	b) 10·5 kr.
Art der Durchführung	Ad a) Im Kartirungswege	Ad b) Durch Anwendung des Kartirungs-Frachtsatzes von 32 kr. pro 100 kg und Rückvergütung von 4 kr. pro 100 kg aus demselben
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Ad b) Auf die contrahirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte, alle im Laufe des Jahres 1896 expedirten Sendungen nachweisende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und ein von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen ausgefertigter Ausweis, in welchem die in den Heizhäusern ausserhalb Wien verwendete Kohle nachgewiesen ist, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
Besondere Bemerkungen	Zum Zwecke der Erlangung des Kartirungs-Frachtsatzes von 32·0 kr. pro 100 kg ist die unbedingte Garantie der Auflieferung des Verfrachtung-quantums von 40000 metr. Tonnen Seitens der auf das Zugeständniss reflectirenden Partei zu übernehmen und hiefür eventuell eine angemessene Caution zu erlegen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2066	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sternberg	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen durch welche dieselben auch übernommen werden müssen.	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	23·8 kr.	19·8 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Olmütz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg.)**			22·2 kr.	19·2 kr.	3·0 kr.			
2067	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Oswięcim	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen.	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	12·2 kr.	6·9 kr.	5·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Trzebinia		**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 9000 metr. Tonnen (à 1000 kg)**			8·7 kr.	6·9 kr.	1·8 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2068	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Trzebinia	Krakau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	11·8 kr.	9·0 kr.	2·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2069	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Saybusch-Zabłocie	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	20·4 kr.	15·3 kr.	5·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2070	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Oswięcim	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	18·9 kr.	12·0 kr.	6·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2071	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	**Sämmtlichen** unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von a) 20000 metr. Tonnen (à 1000 kg) b) 30000 metr. Tonnen (à 1000 kg) c) 40000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Beförderung derselben unter der Adresse von Organen der genannten Gesellschaft, durch welche letzteren dieselben in der Adressstation auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	a) 38·5 kr. b) 38·5 kr. c) 38·5 kr.	a) 34·6 kr. b) 33·3 kr. c) 32·0 kr.	a) 3·9 kr. b) 5·2 kr. c) 6·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, welche einen Refactiestempel von Seiten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2072	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Karwin; Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Hradisch K.F.N.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Bestimmung der Sendungen zu Regiezwecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Auflieferung derselben unter der Adresse der genannten Bahnverwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. directer Tarif mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 15. September 1891	27·5 kr. 24·9 kr.	23·5 kr. 20·9 kr.	4 kr. 4 kr.	Im Rückvergütungswege	**Auf die reclamirende** Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	An der Frachtbegünstigung von Karwin ist die Kaschau-Oderberger Eisenbahn nicht betheiligt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2073	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Trzebinia	Bielitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längtens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	15·1	12·6	2·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Lobnitz				16·1	13·7	2·4			
					Saybusch-Zablocie				18·1	15·6	2·5			
				Szczakowa	Bielitz				17·4	14·9	2·5			
					Lobnitz				18·3	16·0	2·3			
					Saybusch-Zablocie				20·3	17·8	2·5			
				Szczakowa	Oswięcim loco				12·2	11·3	0·9			
2074	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Kohlen, mineralische	Ostrau-Witkowitz	Hrachowetz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquatums von 750 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen von Ostrau-Witkowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. August 1889 bis Krasna und ab der letzteren Station Localtarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	26·3 kr.	22·1 kr.	4·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2075	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohle, mineralische	Szczakowa	Alt-Sandez	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen.	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. August 1892	40·3	39·6	0·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die derzeitigen tarifmässigen Frachtsätze, auf welche sich dasselbe bezieht, eine Erhöhung erfahren, welche auf eine Tarifänderung der am Transporte mitbetheiligten Bahnverwaltung zurückzuführen ist, ohne dass zugleich die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so erfahren selbstverständlich die bewilligten Frachtnachlässe keinerlei Aenderung. Sollten dagegen die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geändert werden, so werden auch die nebenbezifferten Frachtnachlässe in demselben Masse erhöht oder erniedrigt, in welchem die einzelnen dieser Gebührenantheile erhöht oder erniedrigt werden
					Belz				53·3	51·6	1·7			
					Biecz				38·3	37·6	0·7			
					Bogdanówka				69·3	66·9	2·4			
					Boryslaw				56·3	54·9	1·4			
					Buczacz				72·3	70·9	1·4			
					Baranow				38·3	37·9	0·4			
					Bursztyn				62·3	60·9	1·4			
					Brzeznica				18·7	14·6	4·1			
					Chabówka				31·3	28·9	2·4			
					Chmielów				39·3	38·9	0·4			
					Czernowitz				75·3	73·6	1·7			
					Czortków				75·3	73·9	1·4			
					Dobrzechów				41·3	39·9	1·4			
					Drohobycz				55·3	53·9	1·4			
					Frysztak				42·3	40·6	1·7			
					Gorlice				38·3	37·6	0·7			
					Gródek				51·3	50·6	0·7			
					Hadynkowce				77·3	74·9	2·4			
					Husiatyn				79·3	77·9	1·4			
					Iwonicz				43·3	41·6	1·7			
					Jaroslau				42·3	41·6	0·7			
					Jaslo				40·3	39·6	0·7			
					Jaslany				37·3	36·9	0·4			
					Kalusz				63·3	61·9	1·4			
					Kopyczyńce				77·3	75·9	1·4			
					Korczów				53·3	50·9	2·4			
					Kalwarya				22·3	20·6	1·7			
					Kolomea				69·3	67·6	1·7			
					Krosno				42·3	41·6	0·7			
					Łańcut				39·3	38·6	0·7			
					Lemberg				54·3	52·6	1·7			
					Limanowa				38·3	34·9	3·4			
					Maków				27·3	24·9	2·4			
					Marcinkowice				40·3	37·9	2·4			
					Maxymowka				68·3	66·9	1·4			
					Moderówka				41·3	39·9	1·4			
					Mościska				48·3	46·9	1·4			
					Muszyna-Krynica				44·3	42·9	1·4			
					Mielec				36·3	35·6	0·7			
					Nepolokoutz				73·3	72·1	1·2			
					Neu-Sandez				39·3	38·6	0·7			
					Nowosielce-Gniewósz				46·3	44·6	1·7			
					Nadbrzezie				41·3	39·9	1·4			
					Podwoloczyska				69·3	67·6	1·7			
					Przecziszów				15·7	11·6	4·1			
					Przemyśl				46·3	44·6	1·7			
					Przeworsk				41·3	39·6	1·7			
					Radziszów				19·3	18·6	0·7			
					Radymno				44·3	42·6	1·7			
					Ropczyce				34·3	33·6	0·7			
					Rzeszów				37·3	36·6	0·7			
					Rymanów				44·3	42·6	1·7			
					Sanok				46·3	45·9	0·4			
					Skawina				19·3	16·6	2·7			
					Sniatyn-Zalucze				73·3	71·1	2·2			
					Stanislau				65·3	63·6	1·7			
					Sucha				27·3	24·6	2·7			
					Tarnopol				65·3	63·6	1·7			
					Tarnobrzeg				40·3	39·9	0·4			
					Wielkie-Drogi				20·3	16·6	3·7			
					Zagórz				46·3	45·6	0·7			
					Zarszyn				45·3	43·6	1·7			
					Zator				15·7	11·6	4·1			
					Zborów				61·3	60·9	0·4			
					Zbydniów				42·3	40·9	1·4			
					Zloczów				60·3	58·9	1·4			
					Zuczka				75·3	73·9	1·4			
				Trzebinia	Brzeznica				15·2	14·6	0·6			
					Limanowa				35·2	34·9	0·3			
					Przeczissów				12·2	11·6	0·6			
					Skawina				16·8	16·6	0·2			
					Wielkie-Drogi				17·2	16·6	0·6			
					Zator				12·2	11·6	0·6			
				Szczakowa	Andrychau				26·8	25·5	1·3			
					Kalwarya-Zebrzydówska				22·3	20·2	2·1			
					Kozy				22·1	21·3	0·8			
					Wadowice				27·3	26·0	1·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2076	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Kohlen, mineralische	Ostrau-Witkowitz	W s e t i n	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen von Ostrau-Witkowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. August 1889 bis Wall.-Meseritsch und ab der letzteren Station Localtarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	30·8 kr.	28·0 kr.	2·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
2077	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kleinkohle (Coakskohle)	Hruschau (für Sendungen vom Idaschacht und Hubertusschacht)	M.-Ostrau (für die Central-Coaksanstalt auf der Montanbahn)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Entrichtung der Transportgebühren durch den auf die Begünstigung im Rückvergütungswege reflectirenden Versender	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	4·5 kr.	a) 3·3 kr. b) 2·2 kr.	a) 1·2 kr. b) 2·3 kr.	Ad a) im Kartirungswege Ad b) durch Anwendung des Kartirungsfrachtsatzes von 3·3 kr. pro 100 kg und Rückvergütung von 1·1 kr. pro 100 kg aus demselben	Ad b) Auf den auf das Zugeständniss reflectirenden Versender als Aufgeber lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	In das Minimal-Verfrachtungsquantum von 30000 metr. Tonnen werden auch die innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses vom Franzschachte in Przivos (Station M.-Ostrau) nach der Central-Coaksanstalt auf der Montanbahn verfrachteten Kleinkohlen-Sendungen eingerechnet, ohne dass selbe jedoch irgendwie bonificirt werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	[illegible]	Besondere Bemerkungen
2078	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Mislowice und Mislowicegrube / Georggrube / Cleophasgrube	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Donauregulirungs-Unternehmung via Wien Nordbahn-Donauuferbahn bestimmt und entweder an die Donauregulirungs-Unternehmung selbst oder an eine Schiffsgesellschaft adressirt sein, und hat auf den Frachtbriefen als Bestimmungsort stets Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und als Empfangsstation Wien Nordbahnhof angegeben zu sein	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn Direction-bezirkes Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, vom 1. October 1894	Bei einem Coursstande der österr. Banknoten 160–165: 98·8 / 108·2 / 110·0 Heller 165–170: 98·8 / 107·8 / 109·6 Heller	160–165: 94·8 / 104·2 / 106·0 Heller 165–170: 94·8 / 103·8 / 105·6 Heller	160–165: 4 / 4 / 4 Heller 165–170: 4 / 4 / 4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate und bei den Sendungen, welche nicht an die Donauregulirungs-Unternehmung adressirt sind, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, wobei die letzteren von der Donauregulirungs-Unternehmung die Bestätigung darüber zu tragen haben, dass die bezüglichen Sendungen von ihr übernommen wurden. Die bezeichneten Documente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen und werden nicht wieder zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
2079	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere M.-Ostrau	Blansko	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888	41·7 kr. kr. 41·4	37·2 kr. kr. 37·2	4·5 kr. kr. 4·2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2080	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Leoben transito (für Sendungen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und nach Zeltweg)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc. im Mährisch.-Schlesisch.-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien, giltig vom 1. Juni 1893	151 Heller	127 Heller	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Südbahn-Gesellschaft getragen
					b) Prevali				195 Heller	164 Heller	31 Heller			
				Hruschau	c) Leoben transito (für Sendungen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und nach Zeltweg)				151 Heller	124 Heller	27 Heller			
					d) Prevali				195 Heller	164 Heller	31 Heller			
				M.-Ostrau	e) Leoben transito (für Sendungen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und nach Zeltweg)				151 Heller	124 Heller	27 Heller			
					f) Prevali				195 Heller	164 Heller	31 Heller			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2081	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Trzebinia	Szczakowa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	6·5 kr.	5·4 kr.	1·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2082	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		C o a k s	Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen von Trzynietz) via Bielitz-Trzebinia	Granica transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	23·2 kr.	15·7 kr.	7·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2083	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		C o a k s	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Dzieditz transito (für Sendungen nach Katharinenhütte via Sosnowice)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3600 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	15·9 kr.	13·2 kr.	2·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				M.-Ostrau					15·4	11·5	3·9			
				Hruschau					15·1	11·3	3·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2084	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	Braunkohlen, Steinkohlen und Coaks	Göding	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Szekelyfalu-Bur-Szt. György, Gr.-Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actien-Gesellschaft	11 kr.	7 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
2085	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft	Braunkohlen	Göding	Holics loco und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcza, Egbell, Kutti, Szekelyfalu-Burt-Szt. György, Gr. Schützen, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zohor, Devenyto und Stomfa)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 600 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Kartirungs-Frachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungsnummer	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die relamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2086	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kleinkohle (Coakskohle)	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Reviers, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, sowie von M.-Ostrau loco	Oderberg transito (für Karwin)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Bestimmung der Sendungen zur Verwendung in den Coaksanstalten in Karwin	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	**Verschieden**	**4 kr.**	**Verschieden**	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Durchführung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2087	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische, und Coaks	Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz	K o z y	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. October 1894	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	1·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
2088	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische, und Coaks	den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als: Deutschlandgrube, Cleophasgrube, Maxgrube, Karolinengrube O.S.E. und R.O.U.E., cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Brzezinka, Marthaschacht der Karlssegengrube, Susannaweiche (Jakobsgrube), Emanuelsegen	K e n t y	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. October 1894	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2089	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als:	Andrychau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. October 1894	Verschieden	Verschieden	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				Myslowitz							3·5			
				Marthaschacht der Karlssegengrube, Brzezinka, cons. Wandagrube, Georggrube							3			
				Louisenglückgrube							2·5			
				Kattowitz, cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Karolinegrube R.O.U.E., Maxgrube, Deutschlandgrube, Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube, Beuthen O.S.E.							2			
				Imielin, Susannaweiche (Jacobgrube), Karolinegrube O.S.E., Cleophasgrube							1·5			
				Emanuelsegen							1			
2090	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz, als:	Wadowice	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. October 1894	Verschieden	Verschieden	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
				Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube							8			
				Babnschacht der Gräfin Lauragrube, Laurahütte, Karolinegrube R.O.U.E., Georggrube, cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)							7·5			
				Deutschlandgrube, Karolinegrube O.S.E.							7			
				Königshütte, Cleophasgrube, Paulusgrube							6·5			
				cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)							6			
				Susannaweiche (Jacobgrube)							5			
				Bradegrube							4			
				Emanuelsegen							3·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2091	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Bedihošt Bisenz-Pisek Chybi Chropin Göding Hohenau Hullein Kojetein Leipnik Lundenburg Olmütz Prerau Rohatetz Rohrbach-Seelowitz	Marchegg transito (für Sendungen nach Tötmegyer und den darüber hinaus gelegenen ungarischen Stationen)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. temporärer Anhang hiezu	kr. 67·0 54·0 82·0 64·0 50·0 30·0 60·5 63·0 65·0 39·0 66·0 63·0 52·0 50·5	kr. 35·7 21·9 52·0 32·5 18·7 12·3 29·0 31·7 33·8 15·4 34·9 31·4 19·8 22·1	kr. 31·3 32·1 30·0 31·5 31·3 17·7 31·5 31·3 31·2 23·6 31·1 31·6 32·2 28·4	Im Kartirungswege		
2092	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Eisen und Stahl, alt und gebrochen, aus der Pos. E—9: Abfälle von Eisen und Stahl aus der Pos. A—7 a des Tarifes, Theil I, der österr., ungar., bosnischen und herzegov. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893	Teplitz-Waldthor	Altkladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Die betreffenden Sendungen müssen an ein Eisenwerk adressirt und zum Einschmelzen bestimmt sein. 3. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	71 Heller	64 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1897	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
2093	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl in Fässern oder in Cisternen-(Reservoir-)Wagen	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen, Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1, vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. December 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1896	Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. September 1895 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		In der nachstehenden Tabelle erscheinen unterhalb der mit a) bezeichneten Frachtsätze mit b) bezeichnete Coursdifferenzen angegeben, welche je nach dem Stande der österr. Währung — sei es im einfachen, sei es im mehrfachen Betrage — zu den Frachtsätzen hinzugerechnet oder von denselben abgezogen oder aber unberücksichtigt gelassen werden. Vom 1. December 1895 bis auf Weiteres bleiben die Coursdifferenzen unberücksichtigt.

Nach		Boryslaw	Drohobycz	Fulsztyn-Glęboka	Gorlice	Grybów	Iwonicz	Jasło	Kolomea	Krosno	Lemberg	Marcinkowice	Neu-Sandez	Olszanica	Posada-Chyrówska	Rymanów	Skolyszyn	Stanislau	Ustrzyki	Zagórz	Zagórzany
		Von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen																			
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig.																			
		1. Stationen der Preussischen Staatsbahnen.																			
Beuthen O.S.E.	a	138	138	133	106	101	113	108	166	113	138	93	94	123	128	115	106	159	125	120	106
	b	2	2	2	1	1	2	2	3	2	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
„ R.O.U.E.	a	136	136	131	104	99	111	106	164	111	136	91	92	121	126	113	104	157	123	118	101
	b	2	2	2	1	1	2	2	3	2	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Breslau Freib. Bhf.	a	231	231	224	198	193	205	200	258	205	231	185	186	215	220	207	198	251	217	212	198
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
„ Märk. Bhf.	a	232	232	225	199	194	206	201	259	206	232	186	187	216	221	208	199	252	218	213	199
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
„ O.S. Bhf.	a	228	228	221	195	190	202	197	255	202	228	182	183	212	217	204	195	248	214	209	195
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
„ Oderthorbhf.	a	233	233	226	200	195	207	202	260	207	233	187	188	217	222	209	200	253	219	214	200
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Camenz	a	214	214	207	181	176	188	183	241	188	214	168	169	198	203	190	181	234	200	195	181
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Cottbus	a	311	309	306	279	275	285	282	338	284	309	268	268	294	301	287	280	330	296	291	277
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
Dittersbach	a	258	258	251	225	220	232	227	285	232	258	212	213	242	247	234	225	278	244	239	225
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Erfurt	a	400	398	395	368	364	374	371	427	373	398	357	357	383	390	376	369	419	385	380	366
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
Freiburg in Schlesien	a	250	250	243	217	212	224	219	277	224	250	204	205	234	239	226	217	270	236	231	217
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Glatz	a	227	227	220	194	189	201	196	254	201	227	181	182	211	216	203	194	247	213	208	191
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Gleiwitz	a	144	144	139	112	107	119	114	172	119	144	99	100	129	134	121	112	165	131	126	112
	b	2	2	2	1	1	2	2	3	2	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Glogau	a	281	281	274	248	243	255	250	308	255	281	235	236	265	270	257	248	301	267	262	248
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Görlitz	a	261	259	256	229	225	235	232	288	234	259	218	218	244	251	237	230	280	246	241	227
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
Gottesberg	a	257	257	250	224	219	231	226	284	231	257	211	212	241	246	233	224	277	243	238	224
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Habelschwerdt	a	239	239	232	206	201	213	208	266	213	239	193	194	223	228	215	206	259	225	220	206
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Hirschberg	a	286	286	279	253	248	260	255	313	260	286	240	241	270	275	262	253	306	272	267	253
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Hoyerswerda	a	296	294	291	264	260	270	267	323	269	294	253	253	279	286	272	265	315	281	276	262
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
Kattowitz	a	128	128	123	96	91	103	98	156	103	128	83	84	113	118	105	96	149	115	110	96
	b	2	2	2	1	1	2	2	3	2	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Landeshut in Schlesien	a	274	274	267	241	236	248	243	301	248	274	228	229	258	263	250	241	294	260	255	241
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Leipzig Berl. Bhf.	a	330	328	325	298	294	304	301	357	303	328	287	287	313	320	306	299	349	315	310	296
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
„ Eilenb. Bhf.	a	331	329	326	299	295	305	302	358	304	329	288	288	314	321	307	300	350	316	311	297
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
„ Thür. Bhf.	a	332	330	327	300	296	306	303	359	305	330	289	289	315	322	308	301	351	317	312	298
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
Lissa in Preussen	a	286	286	279	253	248	260	255	313	260	286	240	241	270	275	262	253	306	272	267	253
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Magdeburg „ -Buckau „ -Neustadt „ -Alte Neustadt „ -Sudenburg	a	392	390	387	360	356	366	363	419	365	390	349	349	375	382	368	361	411	377	372	358
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
Münsterberg in Schlesien	a	223	223	216	190	185	197	192	250	197	223	177	178	207	212	199	190	243	209	204	190
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Neisse	a	191	191	184	158	153	165	160	218	165	191	145	146	175	180	167	158	211	177	172	158
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Neurode	a	235	235	228	202	197	209	204	262	209	235	189	190	219	224	211	202	255	221	216	202
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Nieder-Salzbrunn	a	255	255	248	222	217	229	224	282	229	255	209	210	239	244	231	222	275	241	236	222
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Oppeln	a	179	179	172	146	141	153	148	206	153	179	133	134	163	168	155	146	199	165	160	146
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Reichenbach in Schlesien	a	233	233	226	200	195	207	202	260	207	233	187	188	217	222	209	200	253	219	214	200
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Schmiedeberg i. R.	a	290	290	283	257	252	264	259	317	264	290	244	245	274	279	266	257	310	276	271	257
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Schweidnitz	a	244	244	237	211	206	218	213	271	218	244	198	199	228	233	220	211	264	230	225	211
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Strehlen	a	222	222	215	189	184	196	191	249	196	222	176	177	206	211	198	189	242	208	203	189
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Striegau	a	256	256	249	223	218	230	225	283	230	256	210	211	240	245	232	223	276	242	237	223
	b	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1
Weimar	a	387	385	382	355	351	361	358	414	360	385	344	344	370	377	363	356	406	372	367	353
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
		2. Stationen der Sächsischen Staatsbahnen.																			
Bischofswerda	a	260	258	255	228	221	234	231	287	233	258	217	217	213	250	236	229	279	245	240	226
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
Chemnitz	a	304	302	299	272	268	278	275	331	277	302	261	261	287	294	280	273	323	289	284	270
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	1	3	3	3
Dresden Altstadt	a	256	251	251	224	220	230	227	283	229	254	213	213	239	246	232	225	275	241	236	222
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
„ -Friedrichst.	a	260	258	255	228	224	234	231	287	233	258	217	217	243	250	236	229	279	245	240	226
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
„ -Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.)	a	261	259	256	229	225	235	232	288	234	259	218	218	244	251	237	230	280	246	241	227
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
Hof S.St.B.	a	368	366	363	336	332	342	339	395	341	366	325	325	351	358	344	337	387	353	348	334
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
Leipzig I. (Bayr. Bhf.)	a	331	329	326	299	295	305	302	358	304	329	288	288	314	321	307	300	350	316	311	297
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
Leipzig II (Dresd. Bhf.)	a	331	329	326	299	295	305	302	358	304	329	288	288	311	321	307	300	350	316	311	297
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3
Löbau in Sachsen	a	261	259	256	229	225	235	232	288	234	259	218	218	244	251	237	230	280	246	241	227
	b	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I.. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 140. **Wien, 3. December 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, Z. 67.132, betreffend den Verlust des ungiltig gewordenen Certificates eines anspruchsberechtigten Militäraspiranten.

Das vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung in Gemässheit des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, am 26. August 1884 ausgefertigte Certificat Nr. 3030 zur Bewerbung um eine Dienerstelle ist anlässlich des vor vier Jahren erfolgten Todes des Besitzers desselben, des pensionirten Titular-Postenführers Johann Buljan, in Verlust gerathen und konnte seither nicht wieder aufgefunden werden.

Nachdem das oberwähnte Certificat bereits in Folge Ablebens des Inhabers seine Giltigkeit verloren hat, so sind hienach die im § 11 des oben bezogenen Gesetzes vorgeschriebenen Vormerkungen richtigzustellen.

Wien, am 20. November 1895.

Eröffnung der Station Tobitschau der Localbahn Kojetein-Tobitschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Gesammtverkehr.

Die wegen Nichtvollendung der Zufahrtstrasse bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung gelangte Station Tobitschau der Localbahn Kojetein-Tobitschau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist am 18. November 1895 auch für den Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet worden.

(H.-M.-Z. 68.025—L.-B.-A. ddto. 26. November 1895.)

Rheinschiffahrtsverkehr im Jahre 1894.

Der Gesammtverkehr in den 34 grösseren deutschen Rheinplätzen, sowie zwischen den letzteren einerseits, den holländischen Rheinorten und anderen niederländischen und belgischen Häfen andererseits erreichte im Jahre 1894 die Höhe von 24,629.455·1 t, weist somit gegenüber dem Vorjahre die sehr bedeutende Steigerung von 3,292.153·9 t oder mehr als 15 pCt. auf. Hievon entfallen auf den Verkehr in den deutschen Rheinplätzen 16,797.538·1 (+ 2,193.690·7) t, auf den Verkehr der deutschen Rheinstädte mit niederländischen und belgischen Häfen 7,831.917 (+ 1,098.463·2) t. Auf die Nebenflüsse des Rheins sind von letzterem 990.998 (+ 164.236·2) t übergegangen, und zwar auf den Neckar 11.234 t, auf den Main 951.894 t, auf die Lahn 23·5 t, auf die Mosel 765 t und auf den Spoycanal 27·067·2 t. Von den Nebenflüssen wurden 564.669·3 (+ 62.587·5) t auf den Rhein gebracht, und zwar vom Neckar 53.376 t, vom Main 447.912·3 t, von der Lahn 33.084·4 t, von der Mosel 27.729 t, von der Ruhr 10.806 t und vom Spoycanal 1487 t.

Im Einzelnen sind in den verschiedenen deutschen Rheinplätzen angekommen, bezw. abgegangen, und zwar: in Strassburg angekommen 329 (+ 177) Schiffe, darunter 147 (+ 78) Dampfer, abgegangen 329 Schiffe, darunter 147 Dampfer; in Kehl angekommen 8 (+ 2) Schiffe, darunter 4 (+ 1) Dampfer, abgegangen 8 (+ 2) Schiffe, darunter 4 (+ 3) Dampfer; in Lauterburg angekommen 206 (+ 50) Schiffe, darunter 61 (+ 22) Dampfer, abgegangen 203 (+ 48) Schiffe, darunter 61 (+ 22) Dampfer; in Maxau angekommen 5826 (+ 2904)

Schiffe, davon 139 (+52) Dampfer, abgegangen 5826 (+2909) Schiffe, davon 139 (+52) Dampfer; in Maximiliansau angekommen 1797 (— 1660) Schiffe, darunter 4 (— 11) Dampfer, abgegangen 1796 (— 1661) Schiffe, davon 4 (— 11) Dampfer; in Leopoldshafen angekommen 136 (+ 6) Schiffe und abgegangen ebensoviele Fahrzeuge; in Speyer angekommen 2359 (+ 57) Schiffe, darunter 224 (— 81) Dampfer, abgegangen 2343 (+ 156) Schiffe, darunter 223 (— 82) Dampfer; in Mannheim angekommen 14.659 (+ 1336) Schiffe, darunter 2641 (+ 248) Dampfer, abgegangen 14.661 (+ 1530) Schiffe, darunter 2641 (+ 247) Dampfer; in Ludwigshafen angekommen 5175 (— 3951) Schiffe, darunter 2782 (+ 679) Dampfer, abgegangen 5176 (— 3950) Schiffe, darunter 2783 (+ 680) Dampfer; in Worms angekommen 2846 (+ 72) Schiffe, darunter 1706 (+ 148) Dampfer, abgegangen 2520 (+ 16) Schiffe, darunter 1397 (+ 104) Dampfer; in Gustavsburg angekommen 1637 (+ 65) Schiffe, darunter 413 (+ 92) Dampfer, abgegangen ebensoviel Schiffe; in Mainz angekommen 6761 (+ 262) Schiffe, darunter 4254 (+ 312) Dampfer, abgegangen 6761 (+ 262) Schiffe, darunter 4254 (+ 313) Dampfer; in Biebrich angekommen 4924 (— 934) Schiffe, darunter 4069 (— 685) Dampfer, abgegangen 4801 (— 1056) Schiffe, darunter 3946 (— 808) Dampfer; in Schierstein angekommen 194 (— 15) Schiffe und ebensoviele abgegangen; in Bingen angekommen 4767 (+ 529) darunter 4200 (+ 380) Dampfer, abgegangen 4766 (+ 514) Schiffe, darunter 4200 (+ 380) Dampfer; in Oberlahnstein angekommen 405 (+ 36) Schiffe, darunter 262 (+ 27) Dampfer, abgegangen 362 (— 20) Schiffe, darunter 140 (— 18) Dampfer; in Coblenz angekommen 3858 (+ 792) Schiffe, darunter 3253 (+ 616) Dampfer, abgegangen 2541 (+ 97) Schiffe, darunter 2494 (+ 130) Dampfer; in Köln angekommen 5651 (+ 228) Schiffe, darunter 3560 (+ 167) Dampfer, abgangen 4691 (+ 220) Schiffe, darunter 4152 (+ 257) Dampfer; in Deutz angekommen 0 (— 129), abgegangen 0 (— 47) Dampfer; in Neuss angekommen 1078 (+ 80) Schiffe, darunter 94 (+ 33) Dampfer, abgegangen 1101 (— 89) Schiffe, darunter 102 (+ 35) Dampfer; in Düsseldorf angekommen 3171 (+ 334) Schiffe, darunter 2166 (+ 244) Dampfer, abgegangen 3171 (+ 334) Schiffe, darunter 2106 (+ 184) Dampfer; in Uerdingen angekommen 3009 (+ 168) Schiffe, darunter 2231 (+ 194) Dampfer, abgegangen 3009 (+ 168) Schiffe, darunter 2231 (+ 194) Dampfer; in Hochfeld angekommen 2122 (— 60) Schiffe, darunter 335 (— 24) Dampfer, abgegangen 2148 (— 38) Schiffe, darunter 335 (— 24) Dampfer; in Duisburg angeangekommen 6486 (+ 1098) Schiffe, darunter 576 (+ 140) Dampfer, abgegangen 6609 (+ 1091) Schiffe, darunter 565 (+ 127) Dampfer; in Ruhrort angekommen 20.317 (+ 1830) Schiffe, darunter 5879 (+ 1065) Dampfer, abgegangen 20.149 (+ 1469) Schiffe, darunter 5899 (+ 1297) Dampfer; in Wesel angekommen 1900 (+ 196) Schiffe, darunter 1474 (+ 284) Dampfer, abgegangen 1900 (+ 196) Schiffe, darunter 1474 (+ 284) Dampfer.

Der Güterverkehr in den einzelnen Häfen gestaltete sich folgendermassen: Strassburg Zufuhr 77.830 t, sämmtlich zu Berg, Abfuhr 5701 t, sämmtlich zu Thal, Gesammtverkehr 83.531 (+ 45.391·5) t. Die Steigerung (119 pCt.) ist insbesondere den günstigen Wasserständen, welche ein langes Offenhalten der Schiffahrt zwischen Mannheim und Strassburg ermöglichten, sowie dem zum ersten Male aufgenommenen directen Verkehre mit den Seehäfen zuzuschreiben und betraf in der Zufuhr hauptsächlich Getreide und Schnittwaaren, Kohlen, Coaks und Petroleum, in der Abfuhr elsässische Gerste. Kehl Zufuhr zu Berg 1905 (+ 645) t, Abfuhr 0 (— 3276) t. Lauterburg Zufuhr 31.257 t, davon zu Berg 31.017 t zu Thal 240 t, Abfuhr 5621 t, davon zu Berg 477 t, zu Thal 5144 t, Gesammtverkehr 36.878 (— 4275) t. Maxau Zufuhr 118.658 t, davon zu Berg 118.087 t, zu Thal 571 t, Abfuhr 5248 t, sämmtlich zu Thal, Gesammtverkehr 123.906 (+ 61.898) t. Die 99·8 pCt. betragende Steigerung ist, nebst den günstigen Wasserstandsverhältnissen und dem vermehrten und erweiterten Güterverkehre nach dem Oberrheine, im Allgemeinen der Einrichtung eines regelmässigen Eilgüterdienstes durch eine Firma nächst Karlsruhe zu verdanken. Maximiliansau Zufuhr 10.320 t, Abfuhr 465 t, Gesammtbewegung 10.785 (— 10.922) t. Leopoldshafen Zufuhr 22.896 t, Abfuhr 17 t, Gesammtverkehr 22.908 (+ 5546) t. Speyer Zufuhr 51.798 t, davon zu Berg 37.348 t, zu Thal 14.450 t, Abfuhr 10.116 t, davon zu Berg 210 t, zu Thal 9906 t, Gesammtbewegung 61.914 (— 5864) t. Ludwigshafen Zufuhr 612.210·9 t, davon zu Berg 585·998·4 t, zu Thal 26.212·5 t, Abfuhr 142.215·4 t, davon zu Berg 3258·7 t, zu Thal 138.956·7 t, Gesammtverkehr 754.426·3 (— 39.632·8) t. Der Rückgang ist insbesondere dem verminderten Kohlenbezuge und der schwächeren Weizenzufuhr zuzuschreiben. Mannheim Zufuhr 3,000.517 t, davon zu Berg 2,662.368 t, zu Thal 338.149 t, Abfuhr 662.063 t, davon zu Berg 155.219 t, zu Thal 506.844 t, Gesammtbewegung 3,662.580 (+ 423.425) t. Die beträchtliche Steigerung von 13 pCt. ist der erhöhten Zu- und Abfuhr von Weizen, der grösseren Anfuhr von Hafer, Sprit, Tabak, Häringen, Kohle, Oel, Oelkuchen, Salz, Soda, Chlorkalk, Häuten und Fellen, sowie dem grösseren Versandt von Gerste zuzuschreiben, während der Transport von Mais, Mehl und Mühlenfabrikaten, Kaffee, Knochenmehl, Düngemitteln und Rohbaumwolle zurückging. Worms Zufuhr 153.238 t, davon zu Berg 124.530 t, zu Thal 28.708 t, Abfuhr 17.438 t, davon zu Berg 2851 t, zu Thal 14.587 t, Gesammtverkehr 170.676 (+ 24.092) t. Die Steigerung erfolgte insbesondere in der Anfuhr von Weizen, Roggen und Steinkohlen, sowie in der Abfuhr von Gerste, Mehl und anderen Mühlenfabrikaten. Gernsheim Gesammtverkehr 34.869·5 (+ 2541) t. Nierstein Zufuhr 30.910 t, davon zu Berg 21.077 t, zu Thal 9833 t, Abfuhr 24.701 t, davon zu Berg 8023 t, zu Thal 16.678 t, Gesammtverkehr 55.611 (+ 9791) t. Gustavsburg Zufuhr 467.316 t, davon zu Berg 465.436 t, zu Thal 1880 t, Abfuhr 32.076 t zu Thal, Gesammtverkehr 499.392 (— 3403) t. Mainz Zufuhr 207.370·2 t, davon zu Berg 159.756·7 t, zu Thal 47.613·5 t, Abfuhr 36.643·1 t, davon zu Berg 57.058 t, zu Thal 30.937·7 t, Gesammtverkehr 244.013·3 (+ 17.205·2) t. Die Steigerung des Verkehres ist insbesondere der erhöhten Zufuhr von Hafer, Zucker, fetten Oelen, Fetten, Petroleum, Steinen und Steinwaaren, dann von Steinkohlen und Harzen zuzuschreiben, während anderes Getreide und Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabrikate im Verkehre etwas zurückgegangen sind. Kastel mit Amöneburg Zufuhr 155.940 t, davon zu Berg 125.997 t, zu Thal 23.943 t, Abfuhr 81.355 t, davon zu Berg 25.675 t, zu Thal 55.680 t, Gesammtverkehr 237.295 (+ 37.909) t. Die Steigerung ist auf

die erhöhte Zufuhr von Düngemitteln, Schwefelkies, Hafer, Steinen und Steinwaaren, dann Steinkohlen zurückzuführen. Biebrich Gesammtverkehr 44.405 (+ 311) t. Schierstein Gesammtverkehr 73.135 (+ 4509·2) t. Budenheim Gesammtverkehr 62.976 (+ 7012) t. Rüdesheim Gesammtverkehr 3723 (— 422·4) t. Bingen Zufuhr 51.646·9 t, davon zu Berg 46.935·4 t, zu Thal 4711·5 t, Abfuhr 7981·5 t, davon zu Berg 237·8 t, zu Thal 7743·7 t, Gesammtverkehr 59.628·4 (+ 5262·2) t. Bingerbrück (Eisenbahnhafen) Gesammtverkehr 47.482 (+ 16.659·5) t. Oberlahnstein Zufuhr 27.016 t, davon zu Berg 24.243 t, zu Thal 2773 t, Abfuhr 116.033 t, davon zu Berg 348 t, zu Thal 115.685 t, Gesammtverkehr 143.049 (+ 7004) t. Coblenz (Rhein und Mosel) Zufuhr 55.590·6 t, davon zu Berg 34.423·4 t, zu Thal 21.167·2 t, Abfuhr 10.386·9 t, davon zu Berg 2668·1, zu Thal 7718·8 t, Gesammtverkehr 65.977·5 (+ 12.475·5) t. Die Zufuhr weist insbesondere an Baumaterialien und Steinkohle ein erhebliches Wachsthum auf. Bonn Gesammtverkehr 31.835 (+ 7735) t. Köln Zufuhr 455.133 t, davon zu Berg 297.238 t, zu Thal 157.895 t, Abfuhr 182.083 t, davon zu Berg 93.815 t, zu Thal 88.262 t, Gesammtverkehr 637.216 (+ 41.730) t. Eine Zunahme weisen auf die Zufuhr von Getreide, weicher Schnittwaare, harten Stämmen, Düngemitteln, Branntwein und Wein, sowie die Abfuhr von Eisen, Fetten und fetten Oelen, eine Abnahme die Zufuhr von Mauersteinen, Salz, Petroleum, Zucker und Kaffee, dann die Abfuhr von Theer und Petroleum. Deutz (Eisenbahngüter-Ladestelle) Gesammtverkehr 25.980 (— 16.550) t. Neuss Zufuhr 201.025·2 t, davon zu Berg 142.583 t, zu Thal 58.442·2 t, Abfuhr 7968 t, davon zu Berg 338·5 t, zu Thal 7629·5 t, Gesammtverkehr 208.993·2 (+ 30·669·9) t. Die Verkehrszunahme erfolgte insbesondere in der Anfahrt von Salz, Weizen und weicher Schnittwaare, dann in der Verschiffung von Mehl, fetten Oelen und Fetten. Düsseldorf Zufuhr 293.764·7 t, davon zu Berg 124.304·2 t, zu Thal 169.460·5 t, Abfuhr 61.058·4 t, davon zu Berg 20.407·5 t, zu Thal 40.650·9 t, Gesammtverkehr 354.823·1 (+ 51.709·4) t. Die Steigerung ist der erhöhten Zufuhr von weicher Schnittwaare, Kies, Sand, Hafer, Gerste und Petroleum, dann der vermehrten Abfuhr von verarbeitetem Eisen und Fetten zuzuschreiben. Uerdingen Zufuhr 146.909·5 t, davon zu Berg 96.993·3 t, zu Thal 49.916·2 t, Abfuhr 12.785·2 t, davon zu Berg 7623·3 t, zu Thal 5152·9 t, Gesammtverkehr 159.694·7 (+ 198·2) t. Hochfeld-Duisburg (Eisenbahnhafen) Zufuhr 161.006 t, davon zu Berg 36.061 t, zu Thal 124.945 t, Abfuhr 797.099 t, davon zu Berg 764.279 t, zu Thal 32.820 t, Gesammtverkehr 958.105 (— 59.421) t. Die nicht unbeträchtliche Abnahme trifft den Kohlenversandt und ist dem zuzuschreiben, dass die Rhederei Mathias Stinnes ihr Kohlengeschäft von Hochfeld nach Ruhrort verlegte. Duisburg Zufuhr 1,129.715·5 t, davon zu Berg 896.585·1 t, zu Thal 233.130·4 t, Abfuhr 1,450.022·4 t, davon zu Berg 1,221.584·2 t, zu Thal 228.438·2 t, Gesammtverkehr 2,579.737·9 (+ 730.192·8) t. Die bedeutende Verkehrssteigerung um 40 pCt. ist der erhöhten Leistungsfähigkeit des Hafens durch den Ausbau eines besonderen Rangirbahnhofes und den günstigen Wasserständen, wie den niederen Frachtsätzen zuzuschreiben. Dieselbe erstreckte sich nahezu auf alle Güter, insbesondere auf die Abfuhr von Kohle, die Anfuhr von Eisenerzen, Getreide und Holz, Thon, Sand, Petroleum, Mehl, Basaltschrot. Ruhrort Zufuhr 980.642 t, davon zu Berg 822.927 t, zu Thal 157.715 t, Abfuhr 3,712.556·4 t, davon zu Berg 2,002.509·2 t, zu Thal 1,710.047·2 t, Gesammtverkehr 4,693.198·4 (+ 775.676·4) t. Die rund 20percentige Verkehrssteigerung ist in erster Linie dem erhöhten Versandte an Steinkohle, dann aber auch der gesteigerten Zufuhr von Eisenerzen, Roh- und Brucheisen, Getreide zuzuschreiben. Wesel Zufuhr 56.896·4 t, davon zu Berg 35.872·9 t, zu Thal 21.023·5 t, Abfuhr 6369·9 t, davon zu Berg 5401·9 t, zu Thal 967·7 t, Gesammtverkehr 63.266 (+ 1304·6) t. Arnheim Zufuhr 32.483·1 (+ 5424) t, Abfuhr 1187 (+ 237·3) t, Gesammtverkehr 33.670 (+ 5661·3) t. Nymwegen Zufuhr 31.187·1 (— 5375·6 t), Abfuhr 172 (— 3) t, Gesammtverkehr 31.359·1 (— 5372·6) t. Tiel Zufuhr 19.257·5 (— 5328·6) t. Gorinchem Zufuhr 25.741·4 (— 14.780·2) t, Abfuhr 0 (— 0·6) t. Dordrecht Zufuhr 73.497·8 (— 21.211·2) t, Abfuhr 87.007·3 (+ 3275·1) t, Gesammtverkehr 160.505·1 (— 17.935·9) t. Rotterdam Zufuhr 546.692·1 (+ 8713·6) t, Abfuhr 2,752.069·8 (+ 831.312·1), Gesammtverkehr 3,298.761·9 (+ 840.025·7) Tonnen. Amsterdam Zufuhr 95.079·5 (+ 6532·2) t, Abfuhr 142.029·8 (+ 30.891·1) t, Gesammtverkehr 237.109·3 (+ 37.423·3) t. Andere niederländische Häfen: Zufuhr 1,669.623·1 (+ 143.042) t, Abfuhr 93.808·2 (— 4990·9) t, Gesammtverkehr 1,763.431·3 (+ 138.051·1) t. Belgische Häfen: Zufuhr 626.620·5 (+ 74.120·6) t, Abfuhr 804.138·7 (+ 46.605·4) t, Gesammtverkehr 1,430.759·2 (+ 120·726) t.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie St. Pölten—Tulln: Errichtung einer Viehwagen-Desinfectionsanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Viehwagen-Desinfectionsanlage in der Station Viehofen-Fabrik für den 3. December anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Franz Richter betraut. [G.-I.-Z. 21.920.]

— (Linie Amstetten—Pontafel: Verschiebung der Bahntrasse und Erweiterung der Station Weissenbach: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verschiebung der Bahntrasse in km 80·9 bis 81·1 und für die Erweiterung der Station Weissenbach-St. Gallen für den 5. December anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Marian Dumat betraut. [G.-I.-Z. 22.224.]

— (Linie Steinach-Irdning—Schärding: Schleppbahn zu den Salinenwerken in Ebensee.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 16. October durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Herstellung einer Schleppbahn von der Station Ebensee zu den Sudwerken der k. k. Salinenverwaltung in Ebensee im Anschlusse an die bestehende Salinenflügelbahn und eines Schleppgeleises zu den projectirten Salzmagazinen, der Bauconsens ertheilt. [12. November, Z. 65.822.]

Drahtseilbahn von der Edmunds-Klamm nach Stimmersdorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Friedrich von Callenberg, Domänenrath in Teplitz, vorgelegten generellen Projectes für eine schmalspurige Drahtseilbahn von der Edmunds-Klamm nach Stimmersdorf und für eine im Anschlusse an dieselbe auszuführende schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Stimmersdorf nach dem Curorte Rainwiese die Trassenrevision auf den 10. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 68.968.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Schmalspurbahn mit elektrischem Betriebe aus dem Bereiche des Budapester IV. Stadtbezirkes (Innerstadt) zum Millenniumausstellungs-Platze. (Concessionswerbung.) Die Direction der Firma Ganz & Co., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest und Leobersdorf, ist im Vereine mit der Firma Roessemann & Kühnemann um die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer aus dem Bereiche des IV. Budapester Stadtbezirkes vom Egyetemtér (Universitätsplatz) ausgehenden und mit Benützung entsprechender Strassenzüge bis zum Industriepalaste der Millenniumsausstellung führenden, 1·3 km langen schmalspurigen, ausschliesslich nur für den Personenverkehr einzurichtenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, und zwar nur für die Dauer der Ausstellung, eingeschritten. Zur Erzeugung des elektrischen Stromes zum Betriebe dieser Linie wird eine eigene Central-Stromerzeugungsstation erbaut werden, welche nach Schluss der Ausstellung und Auflassung der genannten Bahnlinie für Zwecke elektrischer Beleuchtung und zum Betriebe von Motoren für das Kleingewerbe Verwendung finden soll.

Projectirte Localbahn Karansebes — Nándorhegy— Váralja-Hátszeg. (Ausbaubeschluss.) Nachdem im Interesse der Vervollständigung des Siebenbürger Eisenbahnnetzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1894) der Ausbau der projectirten Linie Karansebes—Nándorhegy—Váralja-Hátszeg (vergl. Vrdgs.Bl. Nr. 76 ex 1894, Vorconcession Post 2) massgebenden Ortes als wünschenswerth bezeichnet wurde, haben die Interessenten der Comitate Szöreny und Hunyád den Beschluss gefasst, die Realisirung des genannten Projectes durch ausgiebige Beitragsleistung zu ermöglichen. Die projectirte Linie wird von der Station Karansebes der Hauptlinie (Wien)—Marchegg—Budapest—Karansebes—Orsova—Verciorova abzweigen und diese in der Station Váralja-Hátszeg mit der Linie Piski—Váralja-Hatszeg—Petroszény-Lupény verbinden.

Eisenbahn Budapest - Dorogh - Esztergom (Gran). [Technisch-polizeiliche Begehung und Eröffnung des Betriebes.) Am 16. November fand unter Führung des Ministerialsecretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie jener der den Betrieb führenden kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Eisenbahn Budapest - Dorogh - Esztergom mit den Stationen Budapest-Angyalföld (der Budapester Ringbahn), Budapest-Ó-Buda (Altofen), Borosjenö, Solymás, Vörösvár, Pilis-Csaba, Léonyvár, Dorogh, Tokod (Kenyérmezö) und der Endstation Esztergom (bisher Endstation der Linie Esztergom—Almás-Füzitö [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135]) statt. Des Ferneren ist die Errichtung mehrerer Haltestellen für demnächst bevorstehend. Nachdem der Bau der Donaubrücke zwischen den Stationen Budapest-Angyalföld und Budapest-Ó-Buda (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62 ex 1894) noch nicht fertiggestellt ist, hat die Commission nach Constatirung der entsprechenden Ausführung des Baues und der Einrichtung die Eröffnung des Betriebes vorläufig von Ó-Buda aus gestattet. Durch die Gesammtlinie Budapest—Esztergom—Almás-Füzitö wird die Theilstrecke der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Almás-Füzitö—Bruck a/d L.—(Wien) der kgl. Ungar. Staatsbahnen zwischen Almás-Füzitö und Budapest-Kelenföld entlastet, und werden die Kohlenreviere, Cementfabriken und Holzbestände des Comitates Esztergom auf dem derzeit kürzesten Wege mit Budapest verbunden.

Ausland.

Italien. (Eisenbahn Avellino-Rochetta-Santa Venere.) Am 27. October wurde die Linie Avellino—Rochetta—Santa Venere dem öffentlichen Verkehre übergeben. Mit diesem Baue sind die Verpflichtungen, welche die Mittelmeerbahn auf Grund des Uebereinkommens vom 20. Juli 1888 übernommen hat, erfüllt. Die Avellino-Rochetta kann als eine Fortsetzung der von der Adriatischen Eisenbahn gebauten und bereits im Betriebe befindlichen Rochetta-Gioja angesehen werden, und bilden diese zwei zusammen eine Verbindung zwischen der Neapel-Foggia-Bari und der Neapel-Metaponto-Taranto, deren Endpunkte wieder durch die Bari-Taranto verbunden sind. Die neue Linie durchquert die ausgedehnte Provinz Avellino. Von der Station gleichen Namens ausgehend, steigt sie zum Sabatothale und geht dann nach 1·5 km in das Calorethal über und von da in das Ofantothal, um nach 118·800 km Rochetta zu erreichen. Längs der Linien befinden sich 21 Stationen und 6 Haltestellen. Hervorragendere Stationen sind: Montemarano, Santa Angeli dei Lombardi mit 8000 Einwohnern und Conza. Bedeutendere Kunstobjecte sind: 17 Tunnels mit einer Gesammtlänge von 9300 m, 10 Brücken über den Calore und 23 Brücken über den Ofanto, nebst anderen Viaducten und Durchlässen.

— (Localbahn Tortona-Castelnuovo-Scrivia.) Am 27. October wurde von einer staatlichen Commission die technisch-polizeiliche Prüfung der Linie Tortona—Castelnuovo—Scrivia vorgenommen und die sofortige Eröffnung derselben zugestanden. Die Arbeiten wurden von der Unternehmung Callegari & Comp. in zufriedenstellender Weise ausgeführt. Diese Linie, welche 8·8 km misst, zweigt von der Station Tortona der Tramway Tortona-Monreale ab und unterfährt am äussersten Ende der Station Tortona die Eisenbahn Tortona-Voghera, um dann längs der Communalstrasse bis Castelnuovo zu führen. Der Minimal-Curvenradius beträgt 200 m, die Maximalsteigung nicht mehr als 5‰. Nachdem diese Localbahn normalspurig ist, so wird dieselbe mit den grossen Netzen in directe Verbindung gebracht werden können.

— (Eisenbahn Bari-Locorotondo.) Wie wir dem „Monitore delle Strade Ferrate“ entnehmen, hat kürzlich der Ministerrath beschlossen, der Eisenbahn Bari-Locorotondo eine Subvention von 3000 Lire pro Kilometer und für die Dauer von 70 Jahren zu ertheilen.

— (Adriatische Eisenbahn: Voranschlag für das in der Zeitperiode vom Jahre 1896 bis 1905 zu beschaffende rollende Materiale.) Die General-Direction der Italienischen Südbahn hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten den Voranschlag für die Erneuerung des rollenden Materiales während der Zeitperiode 1896—1905 vorgelegt. Die Auslagen sollen aus dem dritten Reservefonds gedeckt werden. Der Voranschlag beantragt die Renovirung von 60 Locomotiven, 440 Personenwagen und 1200 Frachtwagen, ferner die Anschaffung von 55 Locomotiven, 370 Personenwagen und 690 Güterwagen.

— (Italienische Secundärbahnen.) Im ersten Bimester des laufenden Betriebsjahres 1895/96 waren die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen im Vergleiche zu derselben Zeitperiode des Vorjahres folgende:

Bezeichnung der Linien		I. Bimester 1895—96	I. Bimester 1894—95	Differenz
Biellesische Localbahnen	L.	42.611	40.017	+ 1.594
Neapel-Nola-Baiano	„	60.711	62.189	— 8.522
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	55.484	53.571	+ 1.913
Turin-Ciriè-Lanzo	„	118.643	118.650	— 7
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	78.690	74.502	+ 4.188
Lugano-Eisenbahn	„	17.457	17.781	— 324
Bergamo-Ponte della Selva	„	54.001	53.174	+ 827
Eisenbahn Nord-Mailand	„	519.673	501.549	+ 18.124
Novara-Seregno	„	97.640	89.457	+ 7.183
Ferrovie Reggio Emilia	„	40.625	35.634	+ 4.991
Santhià-Biella	„	137.542	138.004	— 462
Poggibonsi-Colle	„	8.222	7.268	+ 954
Suzzara-Ferrara	„	46.559	41.878	+ 4.681
Sardische Localbahnen	„	146.554	152.151	— 5.597
Sardische Eisenbahnen (Compagnia Reale)	„	279.897	298.102	— 18.205
Conegliano-Vittorio	„	13.600	14.867	— 1.267
Torre-Arsiero	„	72.100	28.559	— 1.495
Areppo-Stia	„	72.700	29.749	— 2.049
Bologna-Portomaggiore	„	47.600	52.436	— 4.836
Vicenza - Treviso - Padua-Bassano	„	116.800	122.141	— 5.341
Parma-Suzzara	„	23.100	24.185	— 1.085
Cividale-Portogruaro	„	39.700	43.445	— 3.745
Padua-Montebelluna	„	25.700	27.298	— 1.598
Vicenza-Schio	„	58.200	59.800	— 1.600
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	102.449	113.955	— 10.508

— (Brutto-Einnahmen der italienischen Eisenbahnen.) Aus einem Berichte des kgl. General-Inspectorats der Eisenbahnen entnehmen wir, dass die Bruttoeinnahmen der italienischen Eisenbahnen in den ersten zehn Monaten des Betriebsjahres 1894/95, d. i. vom 1. Juli 1894 bis zum 30. April 1895, 205,264.590 L. betragen und die Einnahmen in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres um 206.135 L. überstiegen haben. Die Länge der Linien betrug 14.908 km, um 446 km mehr als im Vorjahre.

Auf die verschiedenen Netze vertheilen sich die vorstehenden Ziffern folgendermassen:

	Länge km	Brutto-Einnahmen Lire	Kilometrische Einnahmen Lire
Mittelmeernetz	5.498	99,526.859	18.102
Adriatisches Netz	5.502	88,254.448	15.495
Sicilisches Netz	1.034	7,959.923	7.698
Staatsbahnen (Società Veneta) .	140	800.900	6.292
Kgl. Sardische Eisenbahnen .	411	1,177.773	3.160
Sardische Secundärbahnen . .	594	587.421	988
Diverse Eisenbahnen	1.729	9,756.151	5.642
Differenz im Vergleiche zum Vorjahre:			
Mittelmeernetz	+ 268	— 414.432	— 1.007
Adriatisches Netz	— 23	+ 104.163	+ 84
Sicilisches Netz	+ 24	+ 260.120	+ 75
Staatsbahnen (Società Veneta) .	=	— 5.625	— 40
Kgl. Sardische Eisenbahnen .	=	— 25.955	— 63
Sardische Secundärbahnen . .	+ 68	+ 24.873	— 81
Diverse Eisenbahnen	+ 109	+ 625.432	— 22

— (Dividende der Mittelmeerbahn.) In der vor Kurzem stattgehabten Sitzung des Verwaltungsrathes der Mittelmeerbahn wurde nach Prüfung des Rechnungsabschlusses pro 1894/95 der Beschluss gefasst, pro Actie eine Dividende von 25 L. festzusetzen.

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahnen.) Der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahnen war am 30. Juni 1895 folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern . . .	46	—	46
Mit sechs gekuppelten Rädern . .	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern . . .	17	—	17
Tenderlocomotiven mit vier gekupp. Rädern	4	—	4
Tenderlocomotiven mit sechs gekupp. Rädern	12	—	12
Verschiebemaschinen	8	—	8
Summe . . .	160	—	160
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Break-Wagen .	8	—	8
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	58	—	58
Gemischte I. und II. Classe . . .	100	—	100
Wagen III. Classe	226	—	226
Gemischte II. und III. Classe . .	10	—	10
(für den Secundärdienst):			
Gemischte Wagen I. und II. Classe	10	—	10
Wagen III. Classe	10	—	10
Summe . . .	446	—	446
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	58	—	58
Mit Postabtheilung	12	—	12
Mit Toilette	20	—	20
Summe . . .	90	—	90
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Für Vieh und Frachten, gedeckt .	1144	—	1144
dto. offen, hochbordige	302	—	302
dto. „ niederbordige	436	—	436
dto. „ mit zerlegbarem Bord	29	—	29
Offene hochbordige á 30 t	10	—	10
„ niederbordige á 30 t . . .	10	—	10
Cisternenwagen	21	—	21
Schotterwagen	6	—	6
Diverse	2	—	2
Summe . . .	1969	—	1969

Bulgarien und Ostrumelien. (Eisenbahnbauten.) Die Offertverhandlungen wegen Vergebung der Eisenbahnlinien Roman—Schumla (circa 333 km), bezw. Pernik—Radomir (circa 15 km) haben am 1., resp. 16. November stattgefunden. Für die Trassirung der projectirten Bahnlinien Bellowa—Tatar, Bazardjik—Philippopel — Tschirpan — Stara - Zagora — Nowa - Zagora (circa 200 km) werden bereits Vorbereitungen getroffen.

Schiffahrt.

Bureau „Veritas“. (Unfälle zur See im Monate September.) Die Administration des Bureau „Veritas“ hat die Liste der Schiffsunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates September zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 8 amerikanische, 1 brasilianischer, 2 dänische, 4 deutsche, 16 englische, 3 französische, 1 griechischer, 1 italienischer, 2 japanische, 1 niederländischer, 9 norwegische, 6 schwedische, zusammen 54. In dieser Zahl sind 2 vermisste Schiffe mit inbegriffen. Verlust an Dampfern: 2 deutsche, 5 englische, 4 japanische, 1 niederländischer, 1 norwegischer, 1 schwedischer, zusammen 14. Ursachen der Verluste an Segelschiffen: Strandung 20, Zusammenstoss 5, Feuer 6, gescheitert 4, abandonnirt 4, condemnirt 13, vermisst 2, zusammen 54. Ursachen der Verluste an Dampfern: Strandung 9, Zusammenstoss 3, Feuer 1, condemnirt 1, zusammen 14.

Lagerräume der Ersten Donau - Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Budapest. (Pachtbedingungen.) Der Budapester Municipalrath hat in Angelegenheit der Erneuerung des ablaufenden Pachtes der bisher von der Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für Stationsgebäude und Wartehallen, Magazine, Lagerplätze, Schiffsstege und Ankerplätze occupirten hauptstädtischen Quais, Uferstrecken und Stromabschnitte (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121) in seiner am 20. November abgehaltenen Generalversammlung seine Entscheidung, und zwar zu Gunsten der Gesellschaft getroffen.

Der Magistrat stellte den Antrag, dass die Quaiabschnitte beiderseits der Kettenbrücke, welche jetzt durch die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft benützt werden, an diese Gesellschaft auf weitere 15 Jahre unter folgenden Bedingungen zu verpachten seien:

1. Die von der Gesellschaft hergestellten Gebäude und Einrichtungen gehen sofort ohne besondere Entschädigung in das Eigenthum der Commune über;
2. der jährliche Pachtzins beträgt 35 fl. per Currentmeter, doch erhöht sich dieser Betrag von fünf zu fünf Jahren in dem Masse, als sich eventuell das Erträgniss der anderweitig verpachteten Uferabschnitte steigern sollte;
3. der Terrainabschnitt vor dem Petöfiplatze ist ganz oder zum Theil wieder zur Disposition der Stadt zu stellen, wenn dies zu Zwecken der elektrischen Quaibahn erforderlich sein würde.

In der hierüber entwickelten Debatte wurden die Vertragsbedingungen im Allgemeinen, jedoch mit folgenden Zusätzen angenommen:

1. Der Vertrag kann in den ersten fünf Jahren nicht gekündigt werden, worauf eine einjährige Kündigungsfrist platzzugreifen habe. Ob und wann eine Kündigung zu erfolgen haben würde, solle der Einsicht der Hauptstadt anheimgestellt werden.
2. Die Gebäude sollen erst nach Ablauf der Pachtzeit von der Hauptstadt übernommen werden.
3. Wegen Einrichtung eines Landungsplatzes auf dem Borárosplatze sind Besprechungen einzuleiten.

(Nächst dem Borárosplatze ist die Endstation der über die grosse Ringstrasse führenden Hauptlinie der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe.)

Belgien. (Brüssel — ein Seehafen.) Mit grosser Feierlichkeit wurde am 19. October in Brüssel der Vertrag unterzeichnet, welcher eine derartige Verbindung der belgischen Hauptstadt mit dem Meere zum Gegenstande hat, dass diese fortan den Namen „Bruxelles port de mer“ führen wird. Die Schätzungskosten für den Bau des projectirten Canals, durch welchen es Schiffen von 2000 t Gehalt ermöglicht wird, ihre Ladung an den Quais der Stadt zu löschen, belaufen sich auf 35,000.000 Frcs., wozu die Stadt 14,000.000 Frcs., der Staat 10,000.000 Frcs. und die Provinzen 4,000.000 Frcs beisteuern; der Rest wird von den Gemeinden der Umgebung Brüssels getragen. Der existirende Canal zwischen Brüssel und Willebrock von 28 km Länge steht an letzterem Orte mit der Schelde durch den Rupelfluss in Verbindung, der wieder seinerseits durch den Zusammenfluss der Senne, des Dyle und anderer Flüsse gebildet wird. Die gegenwärtige Tiefe dieses Canals beträgt nur $3^1/_4$ m, entsprechend dem Tiefgange von Schiffen mit 300 t Gehalt. Er hat durch 200 Jahre bestanden, kann aber nunmehr den Anforderungen des Zeitalters des Dampfes nicht mehr genügen. Die jetzt vorhandenen vier Schleusen werden auf drei reducirt werden und eine solche Construction erhalten, dass ihre Basis bis auf eine Tiefe von 6 m gebracht werden kann, eine Tiefe, die der Tauchung der grössten

Dampfer entsprechen dürfte. Auch wird ein neuer Hafen angelegt werden zwischen der Hauptstadt und Laeken mit einem Kostenerfordernisse von 11,000.000 Frcs, welcher Betrag in den obenerwähnten 35,000.000 Frcs. mit inbegriffen ist. Nach Verlauf von 90 Jahren geht der Canal in das Eigenthum des Staates über.

(„Shipping Gazette".)

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 29. November bis zum 5. December.

Adriatischer Dienst.

29. November, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio", Capitän A. Petris, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.
29. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer, nach Venedig.
30. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.
2. December, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Vitaglich, nach Venedig.
3. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris", Capitän L. de Stabile, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
4. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
4. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer, nach Venedig.
5. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

30. November, um 5 Uhr Nachmittags: Dampfer „Hungaria", Capitän F. D'Este, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Mytilene.
2. December, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Apollo", Capitän G. Brazzanovich, nach Thessalien, Constantinopel und Batum, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.
3. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Cleopatra", Capitän G. Costanzo, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Rhodus, Khios, Smyrna und Dardanellen.
4. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Saturno", Capitän L. Brolich, nach Alexandrien und Karamanien, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Port Said, sodann von Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca und Limasol.
5. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Berenice", Capitän C. Androvich, nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. December, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperatrix", Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
21. December um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „. . .", Capitän . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Göpfritz—Gr.-Sieghart s. (Constituirende Generalversammlung.) Am 22. November wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Göpfritz—Gross-Sieghart s" abgehalten. Bei derselben waren 11 Actienzeichner, bezw. von solchen Bevollmächtigte erschienen, welche zusammen 1265 Actien mit 252 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerialconcipist im Handelsministerium Josef Freiherr v. Bees-Chrostin. Zum Vorsitzenden der Versammlung wurde Dr. Moriz Weitlof, Mitglied des niederösterr. Landesausschusses, gewählt. Nach Entgegennahme der ausführlichen geschäftlichen Mittheilungen Seitens des Vertreters der Concessionäre, Inspector Dr. Siegfried Werner, erklärte sich die Versammlung bereit, in sämmtliche Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre einzutreten und die bezüglichen Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen. Hierauf erfolgte die Einzahlung des gesellschaftlichen Actiencapitales von 127.000 fl. durch die Uebergabe der fertiggestellten und bereits im Betriebe befindlichen Localbahn von Göpfritz nach Gross-Siegharts sammt Zugehör, zu deren Herstellung der obige Betrag verwendet worden war. Nachdem Dr. Moriz Weitlof Seitens des niederösterr. Landesausschusses als Mitglied in den zu constituirenden Verwaltungsrath entsendet worden war, wurden von der Generalversammlung vier Verwaltungsrathsmitglieder gewählt, und zwar Josef Adensamer, Gesellschafter der Firma Josef Adensamer & Comp. in Wien; Johann Schiefer, Bürgermeister in Gross-Siegharts; Rudolf Graf van der Straten, Gutsbesitzer in Weinern und Mathias Wagner, Gesellschafter der Firma Leopold Wagner & Comp. in Gross-Siegharts. Schliesslich wurden in den Revisionsausschuss Heinrich Hetzer, Gesellschafter der Firma Carl Hetzer & Comp. in Wien, und Heinrich Assem, Privatier in Gross-Siegharts, als Mitglieder, dann Adalbert Fleischhacker, Kaufmann in Gross-Siegharts, als Ersatzmann gewählt. In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Rudolf Graf van der Straten zum Präsidenten und Josef Adensamer zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 24. October eröffnete Strecke Breitengüssbach—Ebern (18·34 km) der kgl. Bayerischen Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten — vom Tage der Betriebseröffnung ab — die Strecken der grossh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, und zwar: Rostock-Lloyd—Triebsees (26·969 km), Sanitz—Tessin (8·741 km); Verbindungsgeleise Rostock F. F.-Dalwitzhof (2·688 km); desgleichen die 25·90 km lange Strecke Gurahoncz-Jószáshely—Nagy-Halmágy der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, welche am 6. November zur Eröffnung gelangte.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXVI. Stückes.) Das am 29. November herausgegebene CCXXVI. Stück enthält unter

Nr. 1629: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. November 1895, Z. 188.627, betreffend Beschränkungen in der Einfuhr von Klauenthieren aus Galizien nach Böhmen.

Nr. 1630: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. November 1895, Z. 19.777, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Territorium der kgl. ungar. Freistadt Szegedin in die Bukowina.

Nr. 1631: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 25. November 1895, Z. 22.264, betreffend Beschränkungen für den Verkehr mit Klauenthieren aus Galizien nach Schlesien.

Nr. 1632: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 28. November 1895, Z. 112.201, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Podhajce in Galizien nach Niederösterreich.

Nr. 1633: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 28. November 1895, Z. 111.809, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Czernowitz Stadt und Land, Kotzman und Storozynetz in der Bukowina nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CCXXVII. Stückes.) Das am 30. November herausgegebene CCXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1634: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 29. November 1895, Z. 114.121, betreffend die Gestattung der Einfuhr von normalgewichtigen Mastschweinen von der Colonie Szatymáz, Gemeinde Szegedin, in Ungarn nach St. Marx in Wien.

Nr. 1635: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 26. November 1895, Z. 22.346, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Comitate Modruš-Fiume in Croatien-Slavonien nach Schlesien.

Nr. 1636: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 28. November 1895, Z. 34.616, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Comitate Modruš-Fiume in Croatien-Slavonien nach der Stadt Graz in Steiermark.

Nr. 1637: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. November 1895, Z. 185.851, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr, bezw. des Eintriebes von Klauenthieren aus Sachsen nach und durch Böhmen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und priv. Oeterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1896 tritt der Nachtrag I zum directen Personentarife vom 1. April 1893 in Kraft.

Derselbe enthält geänderte Fahrpreise für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Bodenbach St.E.G.

Teplitz, am 30. November 1895. [926]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Bahn andererseits über Bodenbach, Aussig, Komotau.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 15. Jänner 1896 tritt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn einerseits und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits über Bodenbach, Aussig, Komotau ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. März 1893 besondere Bestimmungen, geänderte und (rücksichtlich der Station Zwickau i. B.) neue Fahrpreise in Kreuzern ö. W. für einfache Personenzugskarten.

Exemplare dieses Tarifes sind zum Preise von 10 Kreuzern bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Prag, am 29. November 1895. [927]

Die Direction der k. k. priv. Böhm. Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des I. Nachtrages zu den vom 1. September 1895 giltigen Reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Localverkehr.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 gelangt zu dem obbezeichneten Tarife der I. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält neue Bestimmungen und Tarife für Zeitkarten, sowie Ausnahmebestimmungen für die Berechnung von Fahrpreisen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 5 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 1. December 1895. [928]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Cerhowitz.

Am 15. December 1895 wird die auf der Linie Prag—Furth zwischen der Station Hořowitz und der Haltestelle Zbirow in Kilometer 64·395 bei Wächterhaus Nr. 56 gelegene Haltestelle Cerhowitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Wien, am 24. November 1895. [929]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Erstreckung des Einführungstermines des neuen Tarifes nebst Antheilstabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn einerseits und Stationen der Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf, der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Eisenbahn andererseits.

Der neue Tarif für den obenbezeichneten Verkehr, welcher im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 125 vom 24. October 1895 mit Wirksamkeit vom 1. December 1895 verlautbart wurde, gelangt erst mit 1. Jänner 1896 zur Einführung.

Demnach bleibt der Tarif für den gleichnamigen Verkehr vom 1. Mai 1892 sammt den Nachträgen I und II bis einschliesslich 31. December 1895 in Kraft.

Wien, am 29. November 1895. [930]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Kornatitz für den Personenverkehr.

Am 15. December 1895 wird die auf der Linie Rokycan—Nezvěstic der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen zwischen der Haltestelle Mešno-Lipnic und der Station Nezvěstic in Kilometer 19·462 gelegene Haltestelle Kornatitz für den Personenverkehr eröffnet, und werden dort die im affichirten allgemeinen Fahrplane enthaltenen gemischten Züge je 1 Minute Aufenthalt nehmen.

Eine Gepäcksaufnahme von oder nach Kornatitz Haltestelle findet nicht statt.

Wien, am 30. November 1895. [931]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Wiedereinführung der normalen Ladefristen.

Die mit Kundmachung vom 1. October 1895 bekannt gegebene, seit 10. October 1895 bestehende Herabsetzung der tarifmässigen Auf- und Abladefristen

für Güter in ganzen Wagenladungen von 12 auf 8 Tagesstunden wird mit 10. December 1895 wieder aufgehoben, und es haben von diesem Tage an die tarifmässigen Auf- und Abladefristen für Güter in ganzen Wagenladungen von 12 Tagesstunden wieder volle Giltigkeit.

Wien, am 1. December 1895. [932]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 1. März 1894 giltigen Ausnahmetarife für Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt der angeführte Nachtrag, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr mit neu einbezogenen Stationen, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 27. November 1895. [933]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Stationen Krupa und Unhoscht in den Tarif „Theil III — Heft 1" vom 1. August 1892.

Mit Giltigkeit vom 20. December 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896, werden auf Seite 34 des genannten Tarifes die Stationen Krupa und Unhoscht der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in den I. Schnitt-Tarif (österreichische Stationen) mit nachstehenden Distanzen und Transportpreisen einbezogen, und zwar:

1. Schnitt-Tarif (österreichische Stationen):

Kilometer	Von oder nach	Transportpreise per 100 Kilogramm in Kreuzern
	Bis zum Schnittpunkte	
505	Krupa	109
463	Unhoscht	99

Wien, am 29. November 1895. [934]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Einführung ermässigter directer Fahrkarten für Staats- und Hofbedienstete zwischen Wien (Nordbahnhof)—Prag und Bodenbach. Um den k. und k. Hof- und k. k. Staatsbediensteten zur directen Fahrt von Wien Nordbahnhof nach Prag und Bodenbach oder umgekehrt die gleichen ermässigten Fahrpreise zu bieten, welche denselben nach den genannten Stationen, bezw. Tetschen oder umgekehrt bezüglich anderer Wiener Bahnhöfe zur Verfügung stehen, hat die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit jener der priv. Oesterr. ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ab November die Ausgabe nachstehender ermässigter Fahrkarten von oder nach Wien Nordbahnhof für die vorbezeichneten Bediensteten vereinbart, und zwar für:

	Schnellzüge Classe I.	II.	III.	Personenzüge Classe I.	II.	III.
	Gulden österr. Währ.					
Prag	11·34	5·98	4·19	7·76	4·19	3.15
Bodenbach	14·30	7·15	5·10	10·20	5·10	4·08

Die Abfertigung erfolgt derart, dass für die I. und II. Wagenclasse der Schnell- und Personenzüge gewöhnliche Civilfahrkarten der nächst niedrigeren Classe, für die dritte Wagenclasse der Schnellzüge gewöhnliche Personenzugsfahrkarten III. Classe ausgegeben und nur für die Benützung der III. Classe der Personenzüge besondere Fahrkarten aufgelegt werden, die auf der Vorderseite mit einem weissen Längsstreifen und mit der Aufschrift: „Für k. und k. Hof- oder k. k. Staatsbedienstete" versehen sind. Die betreffenden Reisenden haben sich mit der bestehenden allgemeinen amtlichen Legitimation (Legitimationsbüchel) auszuweisen, die zwar für die Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn generell nicht giltig ist, aber für die vorerwähnten Fahrkarten auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahnstrecke Wien—Brünn ausnahmsweise anerkannt wird.

[16. November, Z. 67 630.]

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Neue Nachträge zum Tarif.) Am 1. December tritt je der Nachtrag I zu Theil II a, Heft 2 (Verkehr mit der Württembergischen Staatsbahn) und der Nachtrag II zu dem directen Holz-Ausnahmetarif in Kraft. Exemplare können von den Verbands-Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Localgütertarif Heft D für den Verkehr der k. Bayerischen Localbahnen, vom 1. April 1895.) Mit Giltigkeit vom 20. November gelangt nachstehende Zusatzbestimmung zu § 10 der Verkehrsordnung zur Einführung:

Als Mindestgebühr für Sonderzüge auf Localbahnen wird in allen jenen Fällen, in denen nach den Zusatzbestimmungen in Heft A eine Mindestgebühr von 100 Mk. zu erheben ist, — unbeschadet der Erhebung der Mindestgebühr von 4 Mk. für das Tarifkilometer — der Betrag von 50 Mk. im Ganzen erhoben.

— (Aufhebung des Frachtzuschlages auf der Localbahn Günzburg-Krumbach.) Vom 1. Januar 1896 wird auf der Localbahn Günzburg-Krumbach der Frachtzuschlag für alle Tarifclassen aufgehoben.

In Folge dessen wird vom genannten Tage ab für den Verkehr

1. der Stationen der Localbahn unter einander,
2. zwischen den Stationen der Localbahn einerseits und den bayerischen Hauptbahnstationen, sowie den übrigen vom Zuschlage befreiten, auf Seite 1 des Heftes D genannten acht Localbahnen andererseits
   die Kilometertabelle a) allgemeiner Tarif nach Kilometern (Seite 280 ff des Heftes C) und
3. für den Verkehr der Localbahn und den auf Seite 279 des Localtarifs, Heft C, aufgeführten Vicinalbahnstationen
   die Kilometertariftabelle b) Tarif nach Kilometern für den Verkehr nach und von Vicinalbahnstationen (Seite 304 ff des Heftes C)

angewendet.

— (Localgütertarif, Heft C. Aufhebung des Frachtzuschlages auf der Vicinalbahn Weilheim—Murnau.) Vom 1. Jänner 1896 an wird auf der Vicinalbahn Weilheim—Murnau der Frachtzuschlag aufgehoben. In Folge dessen sind im Hefte C, Beförderung von Gütern, giltig vom 1. April 1895, auf Seite 279 unter E Tariftabellen bei Ziffer II Buchstabe b die Stationsnamen:

„Huglfing, Murnaa, Polling und Uffing"

zu streichen.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg, Tarif vom 1. April 1895. (Ermässigung von Frachtsätzen.) Seit 1. November sind die Frachtsätze für die Strecke Delagoa-Bai—Pretoria der Niederländischen Südafrikanischen Eisenbahn, wie folgt, ermässigt:

Tarifclasse		
I	auf	9·20 Mk.
II	„	12·90 „
III	„	15·20 „

Auf Seite 94 des Tarifs ist hievon Bemerkung zu machen. Die Frachtsätze für Johannesburg bleiben unverändert.

— (Tarifirung von Cement.) Vom 15. December ab wird der Artikel „Cement" auf den Strecken der Niederländischen Südafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht mehr zu den Sätzen der Classe I, sondern zu jenen der Classe II befördert.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2094	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst, getrocknetes, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief		a) Bregenz, Bludenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Lauterach, Nendeln, Nenzing, Rankweil, Schaan-Vaduz, Schwarzach und Strassenhaus b) St. Margrethen, Haard-Fussach und Lustenau	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad a)	ad b)	Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze für Zimony (Zemun)—Bregenz gelten auch für Zimony (Zemun)—Lindau
				Barcs						364	369			
				Sziszek						357	362			
				Andrijevci						433	438			
				Bosna-Brod						429	434			
				Brod						422	427			
				Bršadin						452	457			
				Eszék (Osiek)						456	461			
				Garčin						429	434			
				Ivankovo						446	451			
				Mikanovci						441	446			
				Mitrovicze (Mitrovica)						477	482			
				Mitrovicz-Száva-part (Mitrovica naoboli Savi)						477	482			
				Samac						446	451			
				Střivojna-Vrpolje						437	442			
				Vinkovci						450	455			
				Vukovár						456	461			
				Zimony(Zemun)*)						505	510			
				Gunja						506	511			
				Brčka						519	524			
2095	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erde, gewöhnliche, als: Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), Walkerde, Pfeifenerde und Infusorienerde	Kaaden-Brunnersdorf		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Ausnahmetarif für die Beförderung von Erde, gewöhnlicher, Steinen, gebrannten, und Chamottemörtel des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1892	Bestehen keine	Centim.	Pfennig	Im Kartirungswege		
					Lindau transit					177	—			
					Landquart					216	—			
					Netstall					231	—			
					Aarau					235	—			
					Cham					249	—			
					Gisikon-Root					253	—			
					Luzern					259	—			
					Romanshorn					195	—			
					Winterthur					219	—			
					Zürich Hauptbhf.					230	—			
					Bern					276	—			
					Neu-Solothurn					259	—			
					Oensingen					251	—			
					Zollikofen					272	—			
					Biberist					262	—			
					Bex					346	—			
					Grellingen					233	—			
					Neuchatel					287	—			
					Basel (Schweiz. Nordostbahn und Badische Staatsbahnen)					219	—			
					Schaffhausen (Schweiz. Nordostbahn und Badische Staatsbahnen)					197	—			
					Singen (Schweiz. Nordostbahn und Badische Staatsbahnen)					—	155			
					Konstanz (Schweiz. Nordostbahn und Badische Staatsbahnen)					—	157			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2096	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Säcke, leere, gebrauchte	Konstanz	Ungvár	Aufgabe in gewöhnlicher Fracht- und Frachtzahlung für mindestens 20 kg	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Oesterr.-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr, Theil II, Tarifheft Nr. 2, vom 1. September 1886		515 Pfennig		Im Kartirungswege		
			Fässer, leer zurückgehende, welche zur Beförderung vorstehender Artikel gedient haben und deren Bodenfläche weniger als 1·3 m Durchmesser beträgt	Konstanz	Ungvár	Aufgabe in gewöhnlicher Fracht und Frachtzahlung für mindestens 20 kg				509 Pfennig				
			Holzkalk, unreiner, essigsaurer, Holzgeist (Methylalkohol), Aceton, in gewöhnlicher Fracht	Ungvár	Konstanz	a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief				a) 588 Pfennig b) 491 Pfennig				
2097	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Stefanau, Station der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und umgekehrt	Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und der Localbahn Asch-Rossbach	Bestimmungen des nebengenannten Tarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Theil III, Heft 4, des Gütertarifes für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. November 1888		Es gelten die Frachtsätze im Verkehre mit der Station Olmütz		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2098	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl; Eisen- und Stahlwaaren aller Art	Asch Nürnberg C.B. Nürnberg O.B. oder umgekehrt	Reichenberg (S.N.V.B.)	Aufgabe als Stückgut	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896			Mark 2·36 3·42 3·38		Im Kartirungswege		
2099	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Mehl aus Getreide, Malz und Oelsaaten	Lobenstein, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Kulmbach, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. In Lobenstein werden die Güter nur unfrankirt und ohne Nachnahme zum Transporte zugelassen	Vom 1. Jänner 1896, bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896			3·06 Mark 0·05 Mark*)		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenz, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt bleibt
2100	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	München C.B. München O.B. München S.B.	Reichenberg (S.N.V.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896			In Mark a) 3·66 b) 3·20 a) 3·70 b) 3·24 a) 3·66 b) 3·21		Im Kartirungswege		
2101	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz (Blochholz) bis 6·3 m Länge	Seekirchen, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Piding, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Ausnahmetarif für Holz etc., Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894, für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverband		0·23 Mark		Im Kartirungswege		
2102	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Dach- und Mauerziegel aus Lehm	Waldsassen, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und umgekehrt	Rossbach	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens, mindestens aber für 10000 kg für einen Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Localbahn Asch-Rossbach und Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen (Ausnahmetarif 7)	20 kr. ö. W.	18 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2103	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Guntersdorf Oe.N.W.B.	München C.B. München O.B. München S.B.	Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Theil III, Heft 4, des Gütertarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband vom 1. November 1888	in Mark 2·07 / 0·04*) 2·02 / 0·04*) 2·04 / 0·04*)			Im Kartirungswege		*) Die mit *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, um welche sich die darüber bezifferten Frachtsätze bis auf Weiteres erhöhen
				Mistelbach St.E.G.	München C.B. München O.B. München S.B.				2·24 / 0·04*) 2·20 / 0·04*) 2·22 / 0·04*)					
				Oberhollabrunn Oe.N.W.B.	München C.B. München O.B. München S.B.				2·14 / 0·04*) 2·09 / 0·04*) 2·11 / 0·04*)					
				und umgekehrt										
2104	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte	Den in den Tarifen Theil III, 1., 2., 3. und 4. Heft, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen österr.-ungar. Stationen	Buchs, mit der Bestimmung nach der Ortschaft Grabs, Canton St. Gallen	Aufgabe von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung hiefür pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, bezw. Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger Tarif vom 1. September 1894, bezw. Theil II, Tarifheft Nr. 1 und 2 vom 1. Juli 1893 für den Güterverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg	Verschieden	Die laut der Tarife Theil III, 1. und 2. Heft, vom 1. September 1893, Theil III, 3. und 4. Heft, vom 1. November 1894 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes für Buchs transit jeweilig bestehenden Frachtsätze, zuzüglich einer Expeditionsgebühr von 5 Centimes pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, bezw. wenn die Sendung an das Lagerhaus in Buchs adressirt war, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nebst einer Bescheinigung der Lagerhausverwaltung, dass die betreffende Sendung von einer in Grabs ansässigen Partei übernommen und bezogen worden ist. Diese Documente sind spätestens bis Ende Februar 1897 vorzulegen	
2105	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hornvieh	Den in den Heften 1 und 2 des Specialtarifes für Hornvieh des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehres enthaltenen österreichischen und ungarischen Stationen	Feldkirch	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Specialtarif für Hornviehtransporte, Heft 1 und 2, des Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, giltig vom 1. März 1894		Im Verkehre mit Feldkirch finden die für die Station Buchs loco in den genannten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze und Routenangaben Anwendung		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2106	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Buchenholz aus der Pos. H—19, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Laibach transit	Knittelfeld	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Die Sendungen müssen von Stationen der Unterkrainer Bahnen herstammen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 46	39 kr.	kr. 7	Im Kartirungswege		
				Laibach loco					46		7			
				Vizmarje					45		6			
				Zwischenwässern					45		6			
				Bischoflack					44		5			
				Krainburg					43		4			
				Podnart-Kropp					41		2			
				Radmannsdorf					40		1			
				Lees-Veldes					40		1			
			Holzwaaren, ordinäre der Pos. H—34	Knittelfeld	Triest-Freihafen K.k.St.B.				119 kr.	60 kr.	59 kr.			
2107	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzpapierstoff, geschliffen (Holzpapierzeug, Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff, Cellulose), auch in Form von Pappendeckel, wenn die Tafeln so durchlocht sind, dass sie zum Gebrauch als Pappe nicht mehr dienen können	Imst Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Lahr Station der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen	Die Frachtsätze finden Anwendung: a) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tariftheil II für den Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Güterverkehr		Mark a) 2·33 b) 1·43		Im Kartirungswege		
			Holzstoffpappe, geleimte, und Pappendeckel aus Holzstoff (Holzstoff in Pappendeckelform), nicht geleimt, jedoch satinirt							a) 2·33 b) 1·99				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2108	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Braunkohle aus der Pos. K-32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Glińsko	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	14·6 kr.	8·4 kr.	6·2 kr.	Im Kartirungswege		
		Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Locomotive und Tender, Tenderlocomotive und Schlepptender	Stationen der einen betheiligten Bahn	Stationen der anderen betheiligten Bahn	Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der betreffenden Bahn bestimmt sein			Verschieden	1·3 kr. pro t und km	Verschieden			
			Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend							6 Markpfennige pro Wagen und 1 km				
			Wagenladungsgüter							0·15 kr. pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg				
			Stückgüter							0·2 kr. pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg				
			Eilgüter							0·4 kr. pro 100 kg und 1 km plus 5 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg				
2109	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pflastersteine der Position S-57 des Tarif-Theiles I	Andorf Schärding Taufkirchen	Köbánya — alsó p. u. felsö p. u.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Südwest-Oesterreichisch-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895	Bestehen keine directen Frachtsätze	66·5 kr.		Im Kartirungswege		
2110	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst	Mitrovicz-Szávapart (Saveufer), Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Bestimmungen des nebengenannten Tarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen etc. und Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom 20. September 1891		Es gelten die Frachtsätze für Mitrovicz		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2111	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gänseleber, frische, als Schnellzugsgut	Wien K.E.B.	Avricourt (Deutsch-) Station und Grenze	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen mit Schnellzügen. Die Anwendung der nebenstehenden Frachtsätze muss vom Versender im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben werden	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896			in Mark 26·94 0·18*)		Im Kartirungswege		Die Beförderung mit Schnellzügen auf Grund der gegenwärtigen Frachtsätze erfolgt jedoch nur, insoweit die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges es gestatten. Die mit *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben
					Metz					29·70 0·18*)				
					Strassburg C.B.					22·86 0·18*)				
2112	Oesterr. Nordwestbahn		Christbäume (Weihnachtsbäume) in vollen Wagenladungen	Okřisko	Wien Oe.N.W.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der hiefür jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. August 1883	Sperriges Gut 138 kr. (ohne Gewichtsbedingung)	20 kr.	Variabel	Im Kartirungswege		
2113	Stauding-Stramberger Localbahn		Kalksteine, Bruchsteine, Schotter	Stramberg	Standing	Minimalquantum 5000 t (à 1000 kg)	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Ausnahmetarif I	9 kr.	7·0 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Documente, vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	
						10000 t (à „ „)			9 kr.	6·5 kr.	2·5 kr.			
						20000 t (à „ „) Unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I			9 kr.	6·0 kr.	3·0 kr.			
2114	Südbahn-Gesellschaft		Mais, gedörrt	a) Klagenfurt b) Kranichsfeld	Kufstein	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller a) 218 b) 286	a) 146 b) 204	a) 72 b) 82	Im Kartirungswege		
					Innsbruck				a) 184 b) 252	a) 130 b) 188	a) 54 b) 64			
					Bozen-Gries				a) 168 b) 233	a) 124 b) 182	a) 44 b) 51			
					Trient (Trento)				a) 194 b) 262	a) 136 b) 194	a) 58 b) 68			
					Roveredo				a) 204 b) 271	a) 142 b) 200	a) 62 b) 71			
				Kranichsfeld	Marburg				20	8	12			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2115	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Rohzucker	Auperschin, Brüx A.T.E. loco und transito, Dux, Türmitz, Udwitz-Görkau, Bilin transito, Komotau transito, Wurzmes transito,	den an den Elb-Umschlagsplätzen Aussig und Schönpriesen gelegenen Zuckerraffinerien	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der bestehenden Tarifbestimmungen. 90 Percent des Rohzuckers müssen als Raffinadzucker innerhalb des Giltigkeitstermines des Zugeständnisses per Schiff oder per Bahn nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden. Für die Schönpriesener Sendungen hat die Frachtbriefauslösung und der Bezug der betreffenden Sendungen in Schönpriesen zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. directe Tarife	Classe A. bezw. Ausnahmetarif IV c	Rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn Classe C des Localtarifes		Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend, und Schiffs-Connossements, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Versandt des Raffinadzuckers, welche spätestens Ende Februar 1897 vorzulegen sind	
2116	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Schwefelkies, Cölestin, Chromerz, Manganerz	Aussig Elbe	Aussig (chemische Fabrik [Fabrikshof])	**600 Wagen Minimalquantum.** Aufgabe in vollen Wagenladungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	10·40 Kronen für 10000 kg	8 Kronen für 10000 kg	2·40 Kronen für 10000 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe und die Bestätigungen über die gezahlten Umschlagsgebühren, beide Documente bis spätestens Ende Februar 1897 vorzulegen	Die Umschlagsgebühr wird im Rückvergütungswege von 3·5 Pfennigen auf 3 Pfennige pro 100 kg herabgesetzt. Für das Wiegen dieser Sendungen an der Elbe sind 2 Heller für 100 kg zu zahlen
2117	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Braunkohle		Aussig, chemische Fabrik	**Auflieferung von 125.000 Tonnen.*)** Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Kronen für 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen der chemischen Fabrik als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 8 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet. Die Schleppbahngebühr ist in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.					1·92	1·76	0·16			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					2·04	1·88	0·16			
				Dux und Dux-Ladowitz					1·76	1·68	0·08			
				Holtschitz-Seestadtl					2·14	1·98	0·16			
				Schwaz-Kuttowitz					1·76	1·68	0·08			
				Triebschitz					2·10	1·94	0·16			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kronen für 1000 kg					
2118	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle für Regiezwecke der Oesterr. Nordwestbahn	Bilin k.k.St.B.	Aussig A.T.E. transit	Auflieferung eines Jahresquantums von mindestens 40000 Tonnen. Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der Oesterr. Nordwestbahn adressirt sind und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiesendung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn"	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	1·92	1·54	0·38	Im Kartirungswege		Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					2·04	1·78	0·26			
				Dux und Dux-Ladowitz					1·76	1·44	0·32			
				Franz Josef-Stollen					1·60	1·32	0·28			
				Holtschitz-Seestadtl					2·14	1·88	0·26			
				Karbitz					1·08	0·98	0·10			
				Mariaschein					1·22	1·06	0·16			
				Schönfeld					1·00	0·96	0·04			
				Schwaz-Kuttowitz					1·76	1·44	0·32			
				Teplitz					1·44	1·18	0·26			
				Triebschitz					2·10	1·84	0·26			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					0·96	0·92	0·04			
				Ullersdorf					1·60	1·32	0·28			
2119	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle zu Regiezwecken der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	sämmtlichen Braunkohlen-Versandtstationen des Komotau-Brüx-Teplitzer Kohlenrevieres	Eger und Franzensbad	30000 Tonnen Minimalquantum. Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewicht, mindestens aber nach dem Ladegewicht, bezw. (wenn kein Ladegewicht angegeben ist) nach der Tragfähigkeit der Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für Regiekohlensendungen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1895	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Tarif für Regiekohlensendungen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen nach Eger, Eisenstein, Franzensbad und Furth i. W. vom 1. Juni 1895	Verschieden	Verschieden	4 Mark für 10000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf eine Dienststelle der kgl. bayer. Staatseisenbahnen als Empfängerin lautend, spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen	
2120	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	den im Tarife für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894 enthaltenen Kohlenversandtstationen der A.T.E. und k. k. österr. St.B.	Kralup St.E.G. loco und transit für Stationen der Strecke Kralup—Welwarn	Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr bestehenden Tarifbestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Verschieden	Verschieden	2·2 Kronen für 10000 kg	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis spätestens Ende März 1897 vorzulegen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2121	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Bilin	Kralup St.E.G.	400 Tonnen Minimalquantum. Beachtung der für den Kohlenverkehr giltigen Bestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg: 56·6	42·8	13·8	Im Rückvergütungswege	Bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der Gewerkschaft als Versenderin lautend, spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen	
2122	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Brüx A.T.E. und K.k.St.B.	Libšic	1000 Tonnen Minimalquantum. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg: 57·8	54·0	3·8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Kohlensendungen von Türmitz, Prödlitz-Ladepunkt, Schönfeld, Karbitz und Mariaschein nach Libšic werden in das Quantum von 1000 Tonnen eingerechnet
				Dux					55·8	52·0	3·8			
				Dux-Ladowitz					55·8	52·0	3·8			
				Schwaz-Kuttowitz					55·8	52·0	3·8			
				Teplitz					52·6	52·0	0·6			
				Triebschitz					58·4	54·6	3·8			
				Ullersdorf					54·2	52·0	2·2			
2123	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Nestersitz-Pömmerle	4000 Tonnen Minimalquantum. Einhaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg: 29·0	27·0	2·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					30·0	28·4	1·6			
				Dux und Dux-Ladowitz					28·0	25·6	2·4			
				Franz Josef-Stollen					26·0	23·9	2·1			
				Holtschitz-Seestadtl					31·0	29·4	1·6			
				Karbitz					22·0	18·7	3·3			
				Mariaschein					23·0	20·2	2·8			
				Schönfeld					21·0	17·7	3·3			
				Schwaz-Kuttowitz					28·0	25·6	2·4			
				Teplitz					25·0	22·4	2·6			
				Triebschitz					30·6	29·0	1·6			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					20·0	16·7	3·3			
				Ullersdorf					26·0	23·9	2·1			
2124	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Braunkohle	Bilin k.k.St.B.	Zawratetz-Třemošnitz	Aufrechthaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg: 107·0	89·0	18	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt vorzulegen spätestens bis Ende März 1897	
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					108·2	90·2	18			
				Dux und Dux-Ladowitz					106·2	88·2	18			
				Franz Josef-Stollen					105·4	87·4	18			
				Holtschitz-Seestadtl					109·2	91·2	18			
				Karbitz					100·2	82·2	18			
				Mariaschein					101·6	83·6	18			
				Schönfeld					99·4	81·4	18			
				Schwaz-Kuttowitz					106·2	88·2	18			
				Teplitz					103·8	85·8	18			
				Triebschitz					108·8	90·8	18			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					99·0	81·0	18			
				Ullersdorf					105·4	87·4	18			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2125	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tabelle		Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg Siehe Tabelle a) Frachtsatz b) Zugestandener Frachtsatz c) Nachlass			Im Kartirungswege		

Von / Nach	Bruck a. L. Localbahn, Bruck M.A.V. transito a)	b)	c)	Prättingsdorf a)	b)	c)	Grammat-Neusiedl loco und transito a)	b)	c)	Grussbach-Schönau loco a)	b)	c)	Grussbach-Schönau transito a)	b)	c)	Hainburg a)	b)	c)	Himberg a)	b)	c)	Hödnitz a)	b)	c)
Bilin k.k.St.B.	138·6	114·4	24·2	119·0	113·6	5·4	132·8	114·4	18·4	116·6	106·8	9·8	116·6	104·8	11·8	143·8	119·6	24·2	131·2	114·4	16·8	117·6	106·8	10·8
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	139·8	116·2	23·6	120·2	114·8	5·4	134·0	116·2	17·8	117·8	108·0	9·8	117·8	106·0	11·8	145·0	121·4	23·6	132·4	116·2	16·2	118·8	108·0	10·8
Dux und Dux-Ladowitz	137·8	112·8	25·0	118·2	112·8	5·4	132·0	112·8	19·2	115·8	106·0	9·8	115·8	104·0	11·8	143·0	118·0	25·0	130·4	112·8	17·6	116·8	106·0	10·8
Franz Josef-Stollen	137·0	111·6	25·4	117·4	112·0	5·4	131·2	111·6	19·6	115·0	105·2	9·8	115·0	103·2	11·8	142·2	116·8	25·4	129·6	111·6	18·0	116·0	105·2	10·8
Holtschitz-Seestadtl	140·8	117·2	23·6	121·2	115·8	5·4	135·0	117·2	17·8	118·8	109·0	9·8	118·8	107·0	11·8	146·0	122·4	23·6	133·4	117·2	16·2	119·8	109·0	10·8
Karbitz	131·8	107·8	24·0	112·2	106·8	5·4	126·0	107·8	18·2	109·8	101·2	8·6	109·8	99·2	10·6	137·0	113·0	24·0	124·4	107·8	16·6	110·8	101·2	9·6
Mariaschein	133·2	108·8	24·4	113·6	108·2	5·4	127·4	108·8	18·6	111·2	102·0	9·2	111·2	100·0	11·2	138·4	114·0	24·4	125·8	108·8	17·0	112·2	102·0	10·2
Schönfeld	131·0	107·4	23·6	111·4	106·0	5·4	125·2	107·4	17·8	109·0	100·8	8·2	109·0	98·8	10·2	136·2	112·6	23·6	123·6	107·4	16·2	110·0	100·8	9·2
Schwaz-Kuttowitz	137·8	113·4	24·4	118·2	112·8	5·4	132·0	113·4	18·6	115·8	106·0	9·8	115·8	104·0	11·8	143·0	118·6	24·4	130·4	113·4	17·0	116·8	106·0	10·8
Teplitz	135·4	110·2	25·2	115·8	110·4	5·4	129·6	110·2	19·4	113·4	103·6	9·8	113·4	101·6	11·8	140·6	115·4	25·2	128·0	110·2	17·8	114·4	103·6	10·8
Triebschitz	140·4	116·8	23·6	120·8	115·4	5·4	134·6	116·8	17·8	118·4	108·6	9·8	118·4	106·6	11·8	145·6	122·0	23·6	133·0	116·8	16·2	119·4	108·6	10·8
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	130·6	107·0	23·6	111·0	105·6	5·4	124·8	107·0	17·8	108·6	100·4	8·2	108·6	98·4	10·2	135·8	112·2	23·6	123·2	107·0	16·2	109·6	100·4	9·2
Ullersdorf	137·0	111·6	25·4	117·4	112·0	5·4	131·2	111·6	19·6	115·0	105·2	9·8	115·0	103·2	11·8	142·2	116·8	25·4	129·6	111·6	18·0	116·0	105·2	10·8

Von / Nach	Laa a)	b)	c)	Ladendorf a)	b)	c)	Lanzendorf-Rannersdorf a)	b)	c)	Mistelbach a)	b)	c)	Neubau-Kreuzstätten a)	b)	c)	Poysdorf a)	b)	c)	Schwechat-Klederling a)	b)	c)	Simmering a)	b)	c)
Bilin k.k.St.B.	116·6	113·6	3·0	121·8	113·6	8·2	130·2	112·0	18·2	120·4	113·6	6·8	123·2	113·6	9·6	130·4	115·6	14·8	129·6	111·0	18·6	128·4	103·0	25·4
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	117·8	114·8	3·0	123·0	114·8	8·2	131·4	113·8	17·6	121·6	114·8	6·8	124·4	114·8	9·6	131·6	116·8	14·8	130·8	112·8	18·0	129·6	104·8	24·8
Dux und Dux-Ladowitz	115·8	112·8	3·0	121·0	112·8	8·2	129·4	110·4	19·0	119·6	112·8	6·8	122·4	112·8	9·6	129·6	114·8	14·8	128·8	109·4	19·4	127·6	101·4	26·2
Franz Josef-Stollen	115·0	112·0	3·0	120·2	112·0	8·2	128·6	109·2	19·4	118·8	112·0	6·8	121·6	112·0	9·6	128·8	114·0	14·8	128·0	108·2	19·8	126·8	100·2	26·6
Holtschitz-Seestadtl	118·8	115·8	3·0	124·0	115·8	8·2	132·4	114·8	17·6	122·6	115·8	6·8	125·4	115·8	9·6	132·6	117·8	14·8	131·8	113·8	18·0	130·6	105·8	24·8
Karbitz	109·8	106·8	3·0	115·0	106·8	8·2	123·4	105·4	18·0	113·6	106 8	6·8	116·4	106·8	9·6	123·6	108·8	14·8	122·8	104·4	18·4	121·6	96·4	25·2
Mariaschein	111·2	108·2	3·0	116 4	108·2	8·2	124·8	106·4	18·4	115·0	108·2	6·8	117·8	108·2	9·6	125·0	110·2	14·8	124·2	105·4	18·8	123·0	97·4	25·6
Schönfeld	109 0	106·0	3 0	114·2	106·0	8·2	122 6	105·0	17·6	112·8	106·0	6·8	115·6	106·0	9·6	122·8	108·0	14·8	122·0	104·0	18·0	120·8	96·0	24·8
Schwaz-Kuttowitz	115·8	112·8	3·0	121·0	112·8	8·2	129·4	111·0	18·4	119·6	112·8	6·8	122·4	112·8	9·6	129·6	114·8	14·8	128·8	110·0	18·8	127·6	102·0	25·6
Teplitz	113·4	110·4	3·0	118 6	110·4	8·2	127·0	107·8	19·2	117·2	110·4	6·8	120·0	110·4	9·6	127·2	112·4	14·8	126·4	106·8	19·6	125·2	98·8	26·4
Triebschitz	118·4	115·4	3·0	123 6	115·4	8·2	132 0	114·4	17·6	122·2	115·4	6·8	125·0	115·4	9·6	132·2	117·4	14·8	131·4	113·4	18·0	130·2	105·4	24·8
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	108·6	105·6	3·0	113·8	105·6	8·2	122·2	104·6	17·6	112·4	105·6	6·8	115·2	105·6	9·6	122·4	107·6	14·8	121·6	103·6	18·0	120·4	95·6	24·8
Ullersdorf	115·0	112·0	3·0	120·2	112·0	8·2	128·6	109·2	19·4	118·8	112·0	6·8	121·6	112·0	9·6	128·8	114·0	14·8	128·0	108·2	19·8	126·8	100·2	26·6

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2126	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		Wien Oe.N.W.B. loco	Aufrechthaltung der Bestimmungen der citirten Tarife. — Sendungen nach Wien Oe.N.W.B. loco müssen von dort mit Achsfuhrwerk abgeführt werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894	Kronen für 10000 kg			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautend, welche den Rückvergütungsstempel einer Bahnverwaltung nicht tragen dürfen und die consignirt spätestens bis Ende Februar 1897 vorzulegen sind	Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich exclusive der Schleppbahngebühren der citirten Tarife und finden lediglich auf Transporte nach den namentlich angeführten Stationen Anwendung; dieselben können somit nach anderen Verkehrsgebieten mittelst Reexpedition nicht in Anspruch genommen werden. — Sollten sich die Frachtsätze des citirten Tarifes vom 1. Jänner 1894 nach den unter I.—VI. genannten Stationen ermässigen, so restringiren sich in gleichem Ausmasse die zugestandenen Nachlässe
				Bilin k.k.St.B.					86·8	76·8	10			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					89·0	79·0	10			
				Dux und Dux-Ladowitz					86·2	76·2	10			
				Franz Josef-Stollen					85·4	75·4	10			
				Holtschitz-Seestadtl					90·6	80·6	10			
				Karbitz					82·6	72·6	10			
				Mariaschein					83·4	73·4	10			
				Schönfeld					82·4	72·4	10			
				Schwaz-Kuttowitz					86·0	76·0	10			
				Teplitz					84·4	74·4	10			
				Triebschitz					89·8	79·8	10			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					82·0	72·0	10			
				Ullersdorf					85·4	75·4	10			

Für die Transportstrecke nach:

I. Aspang, Biedermannsdorf, Edlitz, Erlach, Felixdorf, Klein-Wolkersdorf, Ober-Waltersdorf, Pitten, Scheiblingkirchen, Seebenstein, Tattendorf, Traiskirchen, Trumau, Wr.-Neustadt (E.W.A. und S.B.).
II. Centralfriedhof, Simmering (E.W.A.), Wien (E.W.A.).
III. Maria-Lanzendorf.
IV. Achau, Atzgersdorf, Baden-Frachtenbahnhof, Brunn-Maria-Enzersdorf, Ebreichsdorf, Gloggnitz, Gumpoldskirchen, Guntramsdorf, Hennerstorf, Hetzendorf, Inzersdorf, Laxenburg, Liesing loco u. transit für Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben, Mödling, Münchendorf, Neunkirchen, Ober-Eggendorf, Payerbach-Reichenau, Pottendorf-Landegg, Pottschach, St. Egyden, Semmering, Ternitz, Unter-Waltersdorf.
V. Leobersdorf, Vöslau-Gainfarn.
VI. Ebenfurth

Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894 und Tarif für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Jänner 1894

Nachlass von den officiellen Frachtsätzen in Kronen für 10000 kg

von	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.
Bilin k.k.St.B.	1·2	3·2	1·2	7·2	3·8	2·8
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	—	1·0	—	5·0	2·0	1·6
Dux und Dux-Ladowitz	1·8	3·8	1·8	7·8	4·0	3·0
Franz Josef-Stollen	1·4	3·4	1·4	7·4	3·6	2·6
Holtschitz-Seestadtl	—	—	—	4·4	1·4	1·0
Karbitz	—	2·4	—	6·4	2·8	1·6
Mariaschein	—	2·6	—	6·6	2·8	1·8
Schönfeld	—	2·2	—	6·2	2·6	1·4
Schwaz-Kuttowitz	2·0	4·0	2·0	8·0	4·4	3·2
Teplitz	1·0	3·0	1·0	7·0	3·4	2·2
Triebschitz	—	—	—	4·8	1·8	1·4
Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	1·2	2·2	1·1	6·2	2·6	1·4
Ullersdorf	1·4	3·4	1·4	7·4	3·6	2·6

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2127	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Cerekvic-Böhm.-Hruschau Hohenmauth Moravan Dašic Pardubic loco*) und transit (für Sendungen von südlich von Pardubic gelegenen Nordwestbahnstationen) Choltic Přelouč	Peček	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 49·1 45·1 32·8 31·2 27·2 30·2 21·6	44 40 27 26 22 27 19	5·1 5·1 5·8 5·2 5·2 3·2 2·6	Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz für Pardubic-Peček hat für Zuckersendungen von Stationen der österr. Nordwestbahn und südnorddeutschen Verbindungsbahn nördlich von Pardubic keine Giltigkeit
2128	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Animalischer Dünger	Süssenbrunn	Klein-Hadersdorf-Maria-Bründl	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	18 Gulden pro Waggonladung		Im Kartirungswege		
2129	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Laa (St.E.G.)	Wien (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	24·1 kr.	14·9 kr.	9·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2130	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Animalischer Dünger	Süssenbrunn	Siebenbrunn-Leopoldsdorf Raasdorf Wolkersdorf Schleinbach Neubau-Kreuzstätten Mistelbach Grussbach-Schönau Mislitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine	9·30 7·20 9·30 10·60 13·20 15·50 19·— 22·30 Gulden pro Waggonladung		Im Kartirungswege		
2131	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Erze	Erze, welche bei der Aufgabe in Schwarzbach auf der Geleise-Brückenwaage zur Verwiegung gelangen		Aufgabe in vollen Wagenladungen. Verwiegung in a) Strassenfuhrwerken b) Eisenbahnwagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893		Wägegeld: a) 0·5 kr. pro 100 kg b) 30·0 kr. pro Wagen		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2132	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz der Classe C	Grammat-Neusiedl transit (für Transporte von Stationen der Barcs-Pakráczer Bahn)	Wien (St.E.G.) loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	8·7 kr.	8·0 kr.	0·7 kr.	Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen in den Stationen der Barcs-Pakráczer Bahn mit directen Frachtbriefen nach Wien (St.E.G.) loco via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gelangen
			Holz des Specialtarifes 2						11·5 kr.	8·0 kr.	3·5 kr.			
2133	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Grammat-Neusiedl transit (für Sendungen von Stationen der Südbahn-Gesellschaft in Steiermark, dann aus Italien*)	Wien (St.E.G.) loco	Aufrechthaltung der für die Classe C, resp. den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	8 kr.		Im Kartirungswege		*) Die Sendungen müssen mit directen nach Wien St.E.G. loco via Grammat-Neusiedl lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
2134	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Wein, Weinmaische und Weinmost	Grammat-Neusiedl transit*) (für Sendungen aus Italien, dann von Triest und Fiume)	Wien (St.E.G.)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	12 kr.	8 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		*) Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen in Italien, Triest oder Fiume nach Wien (St.E.G.) via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gebracht werden
2135	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Rohöl in Reservoirwagen	diversen Stationen (via Wiener Verbindungsbahn)	Wien (St.E.G.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893		Waaggebühr in Wien (St.E.G.) 60 kr. pro Reservoirwagen		Im Kartirungswege		Verwiegung auf der Geleise-Brückenwaage am Bahnhofe in Wien (St.E.G.) über Auftrag der k. k. Zollbehörde
2136	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Frachtgüter der Wagenladungsclassen B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, welche bei der Auf- oder Abgabe in Skalic-Boskovic auf der Strassenbrückenwaage zur Verwiegung gelangen			Auf- oder Abgabe in vollen Wagenladungen; ununterbrochene Verwiegung in Strassenfuhrwerken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Waaggebühr 1	0·6	0·4	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2137	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalkstein	Schimitz	Diversen Stationen	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Allgemeine Bestimmungen des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Wägegeld pro Wagen in Kreuzern: 60	40	20	Im Kartirungswege		
2138	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalkstein	Schwarzbach	Diversen Stationen	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Allgemeine Bestimmungen des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Wägegeld pro Wagen in Kreuzern: 60	40	20	Im Kartirungswege		
2139	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel	Prag St.E.G. oder vice versa	Diversen Stationen	Auf- und Abladen mit Benützung des Hebekrahns	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	Krahngebühr in Prag in Kreuzern pro 100 kg: 2	1	1	Im Kartirungswege		
2140	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker aller Art (excl. Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)	Ungar.-Hradisch transit	Aufgabe in jedem Gewichte als Frachtgut	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	3·0 kr.	2·5 kr.	0·5 kr.	Im Kartirungswege		
2141	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Hainburg Gross-Schwechat Fischamend Klein-Neusiedl Schwadorf Mannersdorf Gerasdorf	Grussbach-Schönau (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Kreuzer: Verschieden	32·0 28·0 26·0 25·0 25·0 25·0 16·3	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Zuckerrübe und Rübenschnitte	Kromau Wolframitz oder vice versa					11·3 10·3	9·6 8·7	1·7 1·6			
			Saturationsschlamm	Grussbach-Schönau (St.E.G.) oder vice versa	Deutsch-Altenburg Petronell Rohrau Wilfleinsdorf Trautmannsdorf Götzendorf St.E.G. Grammat-Neusiedl St.E.G. Himberg Lanzendorf-Rannersdorf Schwechat-Kledering				43·1 41·1 39·1 26·1 25·4 24·9 24·1 23·3 22·9 22·6	31·0 29·0 28·0 23·0 22·0 21·0 20·0 19·0 18·0 18·0	12·1 12·1 11·1 3·1 3·4 3·9 4·1 4·3 4·9 4·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2142	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Raffinirtes Petroleum, Benzin aus Erdöl (Petroleumnaphtha), Blau-, Grün- und Maschinenöl b) *) Leere, gebrauchte Petroleumfässer	Elbeteinitz	Leitomischl	ad a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. ad b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Fässer. Auflieferung von mindestens 60 Stück derselben pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 28·0	24·0	4·0	Im Kartirungswege		*) Für leere, gebrauchte Petroleumfässer gelten nebenstehende Frachtsätze in umgekehrter Richtung. Beide Frachtsätze [ad a) und b)] finden weiter nur auf solche Sendungen Anwendung, welche von den mit der Station Elbeteinitz, resp. Pardubic in Geleiseverbindung befindlichen Petroleumraffinerien aufgegeben werden, bezw. für dieselben bestimmt sind. Alle eventuellen Nebengebühren gelangen laut Tarif zur Einhebung
					Tischnowitz				43·5	39·5	4·0			
				Pardubic St.E.G.	Leitomischl				22·0	18·0	4·0			
					Tischnowitz				39·5	35·5	4·0			
1143	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel (ungebrannt)	Frättingsdorf	Neubau-Kreuzstätten	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	9·5 kr.	5·0 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2144	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf	Stadlau	Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 17·7	10·2	7·5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Marchegg St.E.G.				26·0	18·0	8·0			
					Wien St.E.G.				20·4	10·2	10·2			
				Neubau-Kreuzstätten	Stadlau				12·3	8·4	3·9			
					Marchegg St.E.G.				21·1	16·1	5·0			
					Wien St.E.G.				15·1	8·4	6·7			
2145	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Grussbach-Schönau	Stadlau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 23·9	14·9	9·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Wien St.E.G.				26·2	14·9	11·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2146	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapass	Ungar.-Ostra	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	kr. 16·8	kr. 15·4	kr. 1·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Bilnitz-Brumov					15·9	15·4	0·5			
				Hradek-Slawičin					17·0	15·4	1·6			
			Rübenschnitte	Ungar.-Ostra	Vlarapass				15·0	11·5	3·5			
					Bilnitz-Brumov				15·9	11·5	4·4			
					Hradek-Slawičin				17·0	11·5	5·5			
2147	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapass	Bisenz-Pisek transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen, das ist Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 24·6	kr. 17·2	kr. 7·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Bilnitz-Brumov					23·5	17·2	6·3			
			Rübenschnitte	Bisenz-Pisek transit	Vlarapass				24·6	12·9	11·7			
					Bilnitz-Brumov				23·5	12·9	10·6			
					Hradek-Slawičin				20·1	12·9	7·2			
2148	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapass	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, resp. Anhang zu den Local-Gütertarifen der St.E.G. vom 1. Jänner 1894	kr. 20·6	kr. 18·2	kr. 2·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Bilnitz-Brumov					19·4	18·2	1·2			
			Rübenschnitte	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik	Vlarapass				20·6	14·9	5·7			
					Bilnitz-Brumov				19·4	14·9	4·5			
					Bohuslavic a. d. Vlara				15·3	14·9	0·4			
			Zuckerrübe und Rübenschnitte	Aujezd-Luhatschowitz	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik				10·0	9·0	1·0			
				Ungar.-Brod					9·0	8·0	1·0			
				Hradschowitz					7·4	6·4	1·0			
				Poppowitz					6·4	5·4	1·0			
				Nezdenitz					11·3	10·0	1·3			
				oder vice versa										
2149	Oesterr.-ungas. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wein	Bruck a. d. L. St E.G. (Localbahn)	Gross-Schwechat (L.B.)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe A giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	25 kr.	19 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2150	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle	Gaya		Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer			Im Kartirungswege		
					Schlappanitz				22·9	19·8	3·1			
					Austerlitz				19·1	16·0	3·1			
					Butschowitz				15·5	12·8	2·7			
					Nessowitz				12·7	11·2	1·5			
					Brankowitz				11·1	9·6	1·5			
					Bisenz Stadt				8·0	6·0	2·0			
					Wessely a. d. March				13·9	9·1	4·8			
					Ung.-Ostra				15·5	11·6	3·9			
					Strassnitz				17·1	12·6	4·5			
					Neudorf bei Ung.-Ostra				17·1	12·6	4·5			
					Ung.-Hradisch Stadt				19·0	13·5	5·5			
					Brünn				25·5	22·4	3·1			
2151	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere	Kralup	Falgendorf (via B.-Brod—Kolin)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine directen Sätze	38·2		Im Kartirungswege		
				Bubna (St.E.G.)						35·8				
2152	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mineralische Kohle	Wenzeslausgrube	Schreckenstein	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Niederschlesischer Kohlentarif vom 1. Juni 1889, Nachtrag VIII	48·1	43·5	4·6	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen an die Heizhausleitung der Oe.N.W.B., resp. S.N.D.V.B. in Schreckenstein, bezw. Josefstadt-Jaroměř adressirt und für Regiezwecke dieser Bahnen bestimmt sein
				Rubengrube					46·9	42·3	4·6			
				Wenzeslausgrube	Josefstadt-Jaroměř				30·8	27·1	3·7			
				Rubengrube					29·6	25·9	3·7			
2153	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Oberschlesische Kohle und Coak	Von den Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. Jänner 1892 (via Holubitz)	Königsfeld	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Kohlentarif	Verschieden		kr. 2	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	Das Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
					Rečkowitz						2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2154	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oe.N.W.B.	Kohle und Coaks	Buschtěhrad, Duby, Kladno, Altkladno, Neukladno, Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner-Schacht) via B.-Brod-Kolin	Iglau (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. April 1895	57·4	41·6	15·8	Im Kartirungswege		
2155	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Coaks	Erdberger Gaswerk	Wien (St.E.G.) loco	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896			6·5		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Wien (St.E.G.) transit					5·0				

NB. Auf den Frachtbriefen über die bezüglichen Sendungen hat das Erdberger Gaswerk als Absender zu erscheinen und sind die entfallenden Transportgebühren für Sendungen nach Wien (St.E.G.) loco bei der Auslösung des Frachtbriefes in Wien zu entrichten. — Der Frachtsatz von 5 kr. per 100 kg nach Wien (St.E.G.) transit findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit directen, nach der Bestimmungsstation via Wien St.E.G. lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden und auf letzteren die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2156	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Roheisen	Mähr.-Ostrau	Wien Donauquai-Bahnhof	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands Nordbahn vom 1. Jänner 1893, bezw. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien; giltig vom 1. Mai 1894	kr. 47·3	kr. 42·4	kr. 4·9	Im Kartirungswege		
				Schönbrunn					46·7	42·4	4·3			
2157	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer u. mineralische Schmieröle in Fässern oder in Cisternen-(Reservoir-)Wagen, dann für Schwefelsäure-Abfallwasser in Cisternen-(Reservoir-)Wagen oder in Körben verpackten Glasballons. b) Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Trzebinia via Marchegg-Stadlau	Wien (St.E.G.)	Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896		Besteht kein directer Frachtsatz	a) 50·4 kr. b) 54·2 kr.		Im Kartirungswege		

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. In der Publication. Verordnungs-Blatt Nr. 134 vom 19. November 1895, fortlaufende Nummer 1852, hat der zugestandene Frachtsatz für die Relationen von Czernowitz und Zuczka nach Nowosielitza Reichsgrenze transit (für Russland) statt 14 kr. richtig **13 kr.** pro 100 kg zu lauten.

Ergänzung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Bei den in den Verordnungs-Blättern Nr. 117 vom 5. October 1895, fortlaufende Nummer 1445, und Nummer 121 vom 15. October 1895, fortlaufende Nummer 1603, verlautbarten Begünstigungen ist der Stationsbezeichnung Budapest deli vasut (Südbahn) das Wort „loco“ hinzuzufügen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gelangt hiemit die Lieferung von

50.000 Stück Hauptbahn-Schwellen aus Kiefernholz und 50.000 Stück Secundärbahn-Schwellen aus Kiefernholz pro 1896 zur Ausschreibung.

Das auf diese Lieferung bezughabende Offertformulare und die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse können bei der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, Abtheilung für Materialwesen (X., Hintere Südbahnstrasse Nr. 1), eingesehen oder gegen Ersatz der Kosten bezogen werden.

Die Offerte können sich entweder auf die ganze ausgeschriebene Menge oder zumindest auf 5000 Stück der einen oder anderen Gattung erstrecken.

Die Ablieferung der Schwellen hat franco einer Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu erfolgen und muss spätestens am 1. Februar 1896 beginnen und bis Ende Juli 1896 beendet sein.

Die Preise sind franco einer Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft inclusive aller Spesen zu stellen.

Die in allen ihren Theilen vollständig ausgefüllten, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehenen Offertformularien sind **längstens bis zum 10. December l. J., 12 Uhr Mittags,** versiegelt, mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung von Kieferschwellen für die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft" bei der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (I., Schwarzenbergplatz Nr. 3) einzureichen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Direction behält sich vor, von den eingelaufenen Offerten insgesammt Abstand zu nehmen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien im November 1895.

Die Direction
der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 141. **Wien, 5. December 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Abänderung des § 53 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

(Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Bahnseitige Ermittlungen. Frachtzuschläge.)

In Nr. 134 (Seite 2102) des Verordnungsblattes sind die Gründe mitgetheilt worden, welche in erster Linie für eine Abänderung des § 53 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Bahnseitige Ermittlungen. Frachtzuschläge) massgebend waren. Hier folgt nunmehr der Wortlaut des abgeänderten § 53 der deutschen Verkehrsordnung der Uebersichtlichkeit wegen in Gegenüberstellung zu dem correspondirenden § 53 des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements. Die neuen Bestimmungen sind in Deutschland am 15. November 1895 in Kraft getreten.

Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Bahnseitige Ermittlungen. Frachtzuschläge.

§ 53 des österr.-ungar. Betriebsreglements.	§ 53 der deutschen Verkehrsordnung.
Absatz 1. Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.	Absatz 1. (Gleichlautend.)
Absatz 2. Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhaltes der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen und das Ergebniss festzustellen. Der Berechtigte ist einzuladen, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Massregeln, die der Staat im Interesse der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet. Erscheint der Berechtigte nicht, so sind zwei Zeugen beizuziehen.	Absatz 2. (Gleichlautend.)
Absatz 3. Zur Ermittlung des Gewichtes und der Stückzahl einer Sendung ist die Eisenbahn jederzeit berechtigt. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe festzustellen. Der Tarif bestimmt, ob hiefür eine Gebühr erhoben wird. Ausdrücklichen Anträgen des Absenders auf Feststellung der Stückzahl oder des Gewichtes der Wagenladungsgüter ist die Eisenbahn gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr stattzugeben verpflichtet, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffen-	Absatz 3. (Gleichlautend, jedoch einerseits wie bisher mit Ausschluss des dritten Satzes: „Der Tarif bestimmt, ob hiefür eine Gebühr erhoben wird“, und andererseits mit Anfügung des nachstehenden Zusatzes am Schlusse:)

§ 53 des österr.-ungar. Betriebsreglements.

Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Bahnseitige Ermittlungen. Frachtzuschläge.

heit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten und die vorhandenen Wägevorrichtungen ausreichen.

Absatz 4.

Dem Absender steht es frei, bei der Ermittlung des Gewichtes und der Stückzahl zugegen zu sein. Verlangt der Absender, nachdem die Feststellung Seitens der Eisenbahn bereits erfolgt ist, vor der Verladung der Güter eine nochmalige Ermittlung der Stückzahl oder des Gewichtes in seiner Gegenwart, so ist die Eisenbahn berechtigt, auch dafür die tarifmässige Gebühr zu erheben.

Absatz 5.

Die Feststellung des Gewichtes wird von den Versandtstation durch den Wiegestempel auf dem Frachtbriefe bescheinigt.

Absatz 6.

Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Absendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Wagen nur bis zu dem an denselben vermerkten Ladegewicht oder, sofern eine stärkere Belastung nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahn zulässig und nebst dem Ladegewichte auch die Tragfähigkeit an dem Wagen angeschrieben ist, bis zu dieser Tragfähigkeit beladen werden.

Absatz 7.

Bei unrichtiger Angabe des Inhaltes einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat,

ist — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe wie folgt festgesetzt wird:

Absatz 8.

Wenn die im § 50 A, Ziffer 4, und in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden, so beträgt der Frachtzuschlag 6 Gulden ö. W. für jedes Bruttokilogramm des ganzen Versandtstückes.

Absatz 9.

In allen anderen Fällen ist für unrichtige Angabe des Inhaltes einer Sendung ein Frachtzuschlag zu zahlen, dessen Höhe durch die Tarife festgesetzt wird.

§ 53 der deutschen Verkehrsordnung.

Einem Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung ist es gleich zu achten, wenn der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat.

Absatz 4.

(Gleichlautend.)

Absatz 5.

(Gleichlautend.)

Absatz 6.

Für die Beladung der Wagen ist das daran vermerkte Ladegewicht massgebend. Eine stärkere Belastung ist bis zu der an den Wagen angeschriebenen Tragfähigkeit insoweit zulässig, als nach der natürlichen Beschaffenheit des Gutes nicht zu befürchten ist, dass in Folge von Witterungseinflüssen während des Transportes die Belastung über die Grenze der Tragfähigkeit hinausgehen werde. Eine die Tragfähigkeit überschreitende Belastnng — Ueberlastung — ist in keinem Falle gestattet. Bei solchen ausserdeutschen Wagen, die nur eine, die zulässige Belastung kennzeichnende, dem Ladegewichte der deutschen Wagen entsprechende Anschrift tragen, darf das angeschriebene „Ladegewicht" oder die angeschriebene „Tragfähigkeit" bei der Belastung keinesfalls um mehr als fünf Percent überschritten werden.

Absatz 7.

Bei unrichtiger Angabe des Inhaltes einer Sendung oder bei zu niedriger Angabe des Gewichtes einer Wagenladung, sowie bei Ueberlastung eines vom Absender selbst beladenen Wagens

ist — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe wie folgt festgesetzt wird:

Absatz 8.

(Gleichlautend, mit dem Unterschiede, dass der Frachtzuschlag mit 12 Mark festgesetzt ist.)

Absatz 9.

In allen anderen Fällen unrichtiger Inhaltsangabe beträgt der Frachtzuschlag, sofern die unrichtige Inhaltsangabe eine Frachtverkürzung herbeizuführen nicht geeignet ist, eine Mark für den Frachtbrief, sonst das

§ 53 des österr.-ungar. Betriebsreglements.

Haftung für die Angaben im Frachtbriefe.

Absatz 10.

Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens sein Ladegewicht um mehr als fünf Percent übersteigt, so beträgt der Gesammt-Frachtzuschlag das Zehnfache des Frachtunterschiedes.

§ 53 der deutschen Verkehrsordnung.

Bahnseitige Ermittlungen. Frachtzuschläge.

Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für den angegebenen und der für den ermittelten Inhalt, mindestens aber eine Mark.

Absatz 10.

Im Falle zu niedriger Angabe des Gewichtes einer Wagenladung beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für das angegebene und der für das ermittelte Gewicht.

Absatz 11.

Im Falle der Ueberlastung (Absatz 6) eines vom Absender selbst beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht.

Absatz 12.

Wenn gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Ueberlastung vorliegt, so wird sowohl der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe (Absatz 10), als auch der Frachtzuschlag für Ueberlastung (Absatz 11) erhoben.

Absatz 13.

Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

a) bei unrichtiger Gewichtsangabe und bei Ueberlastung, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung verlangt hat;

b) bei einer während des Transportes in Folge von Witterungseinflüssen eingetretenen Ueberlastung, wenn der Absender nachweist, dass er bei der Beladung des Wagens das daran vermerkte Ladegewicht nicht überschritten hat.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Ob eine Bauführung über verliehene Grubenmassen gegen Ausführung von Sicherheitsvorkehrungen zu bewilligen ist oder nicht, liegt im Ermessen der Baubehörde.

Der b. Landesausschuss hatte mit Entscheidung vom 10. Mai 1893, Z. 13.708, dem F. T. die angesuchte Bewilligung zum Umbaue seiner auf der innerhalb der Grubenmassen des der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft als Bergwerkseigenthum gehörigen Grubenfeldes gelegenen Grundparcelle Nr. 975 in Kladno bestehenden Scheuer in ein Wohnhaus und zum Zubaue eines neuen Wirthschaftsgebäudes deshalb versagt, weil wegen des Abbaues des unter dieser Grundparcelle lagernden Steinkohlenflötzes nach dem Gutachten des Bergbau-Sachverständigen eine Deformation der Erdoberfläche in sicherer Aussicht steht, der Einfluss dieser Deformation auf die vom Beschwerdeführer beabsichtigten Bauten somit Gefahren für die Sicherheit der Person und des Eigenthums zur Folge haben würde.

In dem Gutachten des Bergbau-Sachverständigen war aus diesen Gründen die Errichtung eines Wohngebäudes als unzulässig erachtet worden.

In der bei dem Verwaltungs-Gerichtshofe eingebrachten Beschwerde wurde geltend gemacht, es seien durch den Bergbau-Sachverständigen die thatsächlichen Verhältnisse nicht gründlich geprüft worden und es sei möglich, den eventuellen Gefahren durch die Belassung von Schutzpfeilern zu begegnen.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies jedoch die Beschwerde als unbegründet ab, von folgenden Erwägungen geleitet:

Die Baubehörden, welchen die Beurtheilung der Zulässigkeit einer Bauführung aus öffentlichen, mithin auch aus Sicherheitsrücksichten zusteht, waren zweifellos berechtigt, ihren diesfälligen Abspruch auf das Gutachten des Bergbau-Sachverständigen zu stützen. Denn wenn auch dieses bergmännische Gutachten die Errichtung eines Wohngebäudes auf der Grundparcelle Nr. 975 aus Sicherheitsrücksichten für unzulässig erklärt, darf doch nicht übersehen werden, dass eben nur jener Theil dieses Gutachtens als eine montanistisch-fachliche Aeusserung in Betracht kommt, welcher die Deformation der Erdoberfläche in Folge des Grubenabbaues in sichere Aussicht stellt, und dass es der Baubehörde vorbehalten bleiben muss, die Einwirkung dieser Veränderung der Erdoberfläche auch auf andere als Wohngebäude selbst in Erwägung zu ziehen, zumal ihr die Wahrung der Rücksichten für die öffentliche Sicherheit auch bei Consentirung anderer Bauführungen obliegt.

Darauf, dass möglichen Gefahren durch die Belassung von Schutzpfeilern begegnet werden könnte, hatte der Verwaltungs-Gerichtshof nach § 3, lit. e, des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, nicht weiter einzugehen, weil die Frage, ob die angesuchte

Bauführung anlässlich ihrer möglichen Gefährdung durch die in Folge des Bergbaubetriebes in Aussicht stehende Erddeformation gegen Ausführung von Sicherheitsvorkehrungen zu genehmigen oder zu untersagen war, dem freien Ermessen der Baubehörden anheimfällt.

(Erkenntniss vom 5. Mai 1894, Z. 1763; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 470.)

Inland.

Parlamentarisches.

Der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 2. December unter dem Vorsitze des Obmannes Dr. Russ eine Sitzung, welcher Se. Excellenz der Herr Handelsminister Freiherr Glanz v. Eicha anwohnte.

Abg. Dr. Hallwich referirt als Specialberichterstatter über Titel 1 bis 6 und Titel 9 des Budgets des Handelsministeriums, wobei er insbesondere die Frage der Errichtung eines Eisenbahn-, bezw. Verkehrsministeriums, der Gewerbe- und Handelsförderung, sowie der Organisation des statistischen Dienstes im Handelsministerium und der Lagerhäuser in Triest erörterte. Er beantragte die Annahme der von der Regierung eingestellten Ziffern und stellte folgende Resolutionsanträge: „1. Die Regierung wird aufgefordert, behufs Erhöhung der Post 39. Titel 1, des Voranschlages des Handelsministeriums („Gewerbe- und Handelsförderung“) von 74.500 fl. auf 150.000 fl., insbesondere zur Einführung von Motoren, Arbeits- und Werkzeugmaschinen beim Kleingewerbe, eine entsprechende Nachtragsforderung einzubringen und der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen; 2. die Regierung wird aufgefordert, die Budgetirung des Aufwandes für den statistischen Dienst im Handelsministerium in Hinkunft derart einheitlich durchzuführen, dass im nächstjährigen Staatsvoranschlage alle einschlägigen Posten des Erfordernisses und der Bedeckung unter einem Titel des Capitels 27 zusammengefasst werden.“

Schliesslich berichtete Abg. Dr. Hallwich über die Regierungsvorlage, betreffend den Bau zweier neuen Hangars in Triest, die er unter Hinweis auf die thatsächlichen Verhältnisse, welche diesen Bau dringend erfordern, zur unveränderten Annahme empfahl.

Obmann Dr. Russ erörterte die Ausscheidung mehrerer Agenden aus dem Ministerium für Handel und Volkswirthschaft und die Bildung eines Verkehrsministeriums. Das Handelsministerium setze sich aus drei Sectionen mit im Ganzen zwanzig Departements zusammen. Wenn aus demselben die Eisenbahn-Section mit fünf Departements ausgeschieden werde, so habe nur noch die jetzige General-Direction der Staatsbahnen hinzuzutreten, um nach der bisher verbreiteten Meinung ein Eisenbahnministerium zu bilden. Nachdem es sich hier um die Verwaltung eines wesentlich monopolistischen Verkehrsmittels handle, so sei auch der Verkehr zu Wasser, also die Agenden aus den Departements 1a und 4 des Handelsministeriums, dem neuen Verkehrsministerium zuzutheilen. Mit Rücksicht auf den engeren Zusammenhang, welchen Post und Telegraph mit dem Verkehre überhaupt haben, liege nichts näher, als auch diese Anstalten der Verwaltung des neuen Verkehrsministeriums zu unterstellen. Dabei erübrige für das Handelsministerium noch eine grosse Zahl von Belangen, wie die Handelsverträge, das Zollwesen, das Gewerbewesen, die Gewerbegenossenschaften und ähnliche Gesellschaften, die Handelskammern, die Ueberwachung der Sonntagsruhe, die Arbeiterhygiene, die Gewerbe-Inspection, die Ausstellungen, Museen, das Hausir- und Marktwesen, Masse und Gewichte, die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften, die Statistik, das Consularwesen und das Patentwesen. Dazu könnte das Handelsministerium ein Ressort aus dem Ministerium des Innern übernehmen, welches im Laufe der Zeit, namentlich durch die Ausgestaltung der Sanitätsverwaltung, bedeutend belastet worden ist, nämlich das gesammte Versicherungswesen, also Kranken- und Unfallversicherung in Rücksicht auf die in absehbarer Zeit doch nothwendige Einrichtung der Alters- und Invaliditätsversicherung. Es wäre auch wünschenswerth, dass das neu zu errichtende, so zu sagen technische Ministerium das Bauwesen des Staates übernehmen würde.

Abg. Dr. Rutowski besprach sodann Mängel der Handels- und Eisenbahnstatistik.

Abg. Dr. Kaizl befürwortete den Gedanken einer Theilung des Handelsministeriums nur für den Fall, als dem neuen Ministerium nicht blos Eisenbahnen und Schiffahrt, sondern auch Post und Telegraphen zugewiesen würden, während das Handelsministerium zunächst die gesammten socialpolitischen Aufgaben und alle öffentlichen Bauten beibehalte. Schliesslich beanständete er das mit ein Drittel Million ausgewiesene Deficit der Triester Lagerhäuser und verlangt eine Regulirung der Tarife, damit zunächst wenigstens das Deficit verschwinde.

Abg. Dr. Menger bemerkte gegenüber den Ausführungen des Abg. Dr. Kaizl, dass die Herabsetzung des Platzzinses in den Triester Lagerhäusern durch die Concurrenz von Fiume nothwendig geworden sei, wenn die Uebernahme der Lagerhäuser unserem Handel und Export Nutzen bringen solle. Redner begrüsst die Erhöhung des Credites zur Hebung des Kleingewerbes auf 150.000 fl., wozu noch die Summen kommen, welche einzelne Länder und Handelskammern zu diesem Zwecke widmen. Durchaus wünschenswerth sei es, dass die Gewerbetreibenden die vom Staate, den Ländern und Handelskammern gebotenen Mittel kennen lernen und benützen. Endlich brachte Redner ihm zugekommene Klagen, betreffend die Handhabung des Gesetzes über die Sonntagsruhe, vor. Aufgabe der Regierung sei es, Uebelstände zu beseitigen und den Unterbehörden einzuschärfen, dass sie bei Handhabung des Gesetzes die Bedürfnisse des Lebens, des Gewerbes und des Handels berücksichtigen.

Abg. Mauthner bemerkte, dass er nicht der Ansicht sei, dass die Lagerhäuser von Triest blos vom Standpunkte der Verzinsung des in denselben investirten Capitals beurtheilt werden können. Man müsse erwägen, dass die Lagerhäuser ein wichtiges Hilfsmittel für unseren Seehandel bilden. Wenn in jüngster Zeit eine Schiffahrtsverbindung mit Amerika errichtet wurde, um die Baumwolle von dort über Triest zu bringen, so müsse man auch dafür sorgen, dass der Lagerzins in Triest für dieselbe ermässigt werde, um so nach und nach an diesem Platze eine Concurrenz mit den anderen Baumwollmärkten creiren zu können. Was die Gewerbestatistik betreffe, so habe die Handelskammer für Niederösterreich einen Betrag von 70.000 fl. in ihr Budget eingestellt; mehrere andere Kammern sollen aber nicht in der Lage sein, den Aufwand für dieselbe aus eigenen Mitteln zu decken. Er ersucht deshalb den Herrn Handelsminister, den betreffenden Kammern die nöthigen Beträge zuzuwenden. Zum Schlusse besprach Redner die Frage der Trennung der Agenden des Handelsministeriums und sprach die Befürchtung aus, dass durch die Gründung eines Eisenbahnministeriums jener innige Contact, welcher zwischen der Handelspolitik und dem Eisenbahntarifwesen bestehe, gelockert werden könnte, wenn nicht der künftige Eisenbahnminister auch die grossen volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte beim Betriebe der Eisenbahnen ins Auge fasse.

Handelsminister Freiherr von Glanz

begann seine Ausführungen mit der Erörterung der Frage der Errichtung eines Eisenbahnministeriums und verwies zunächst auf die bei einem früheren Anlasse abgegebenen Erklärungen, wonach die Regierung sich mit der Reorganisation der Verwaltung des Eisenbahnwesens befasst und hiebei im Principe die Loslösung der Eisenbahnangelegenheiten vom Handelsministerium ins Auge gefasst hat. Die darüber eingeleiteten Studien sind zwar schon ziemlich weit gediehen, jedoch noch nicht so weit fortgeschritten, um über die Details augenblicklich definitive Mittheilungen machen zu können. Die für diese Action bestimmenden Gründe liegen nicht nur in der Ueberbürdung des Handelsministeriums, sondern auch darin, dass die bestehende Organisation der Staatsbahnen bei dem fortwährenden Zuwachsen neuer Bahnen an Elasticität einbüsste und dass es ein fühlbares Bedürfniss jeder Centralstelle bleiben muss, möglichst intensiv sachlich zu wirken. Auf die Anregung, dem neu zu schaffenden Ministerium auch andere Agenden des Handelsministeriums und anderer Centralstellen zuzuweisen, glaubte der Herr Minister derzeit nicht näher eingehen zu können, er wolle nur darauf hinweisen, dass speciell bei der Fluss- und Seeschiffahrt schon wegen ihres Zusammenhanges mit den internationalen handelspolitischen Verhältnissen und bei der Seeschiffahrt auch aus dem Grunde, da selbe nicht nur als Communicationsmittel, sondern auch als Haupterwerbszweig für unsere Küstenbevölkerung in Betracht kommt, es sich kaum empfehlen dürfte, auch diese Agenden vom Handelsministerium abzutrennen.

Die Gerüchte über die Reform des Staatseisenbahnrathes in der Richtung der Schaffung von Bezirkseisenbahnräthen erklärt der Herr Minister als unbegründet. Die Nothwendigkeit der Beförderungsaction anerkannte der Herr Minister in vollem Umfange an und erklärte, dieselbe in thunlichst erhöhtem Umfange

fortführen zu wollen. Er gab dem Ausschusse bekannt, dass er in den allerletzten Tagen einen allerunterthänigsten Vortrag wegen Erhöhung des diesbezüglichen Credites von 74.500 fl. auf 150.000 fl. erstattet hat, und empfahl dem Ausschusse, für den Fall der Allerhöchsten Genehmigung dieses Antrages die höhere Ziffer der Budgetbehandlung im Plenum zu Grunde zu legen.

Die Schiffahrtscanäle betreffend, verkennt der Herr Minister nicht, dass der österreichischen Reichshälfte auf diesem Gebiete noch Vieles zu thun übrig bleibe. Das hydrotechnische Bureau sei mit speciellen Studien betraut, welche den doppelten Zweck verfolgen, die hydrotechnischen Voraussetzungen für den Bau von Schiffahrtscanälen in Oesterreich zu untersuchen und ausserdem eine Ueberprüfung privater Projecte für den Bau künstlicher Wasserstrassen vorzunehmen, wie sie auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zufällt. Diese überprüfende Thätigkeit trat zuerst in den Vordergrund, indem kurz nach dem Beginne der Studien ein Consortium dem Handelsministerium ein Donau-Odercanal-Project vorlegte. Die Prüfung dieses Projectes nahm wegen der Grösse des Elaborates und des beantragten eigenartigen Systemes zur Ueberwindung des Höhenunterschiedes nahezu das ganze Jahr 1894 in Anspruch. Nach deren Beendigung begann das Bureau selbstständige generelle Vorstudien über den Bau von Schiffahrtscanälen. Diese Vorstudien sind theils bereits beendet, wie bezüglich der Verbindung eines Donau-Odercanales zur Weichsel und für eine Wasserstrasse von Krakau bis zum Dniester mit einer Abzweigung nach Brody, dann für eine Verbindung des Donau-Odercanales zur Elbe; theils sind dieselben noch im Zuge. Im laufenden Jahre sind überdies die Terrainaufnahmen zur Erlangung eines eigenen Detailprojectes für einen Donau-Odercanal, und zwar zunächst in der Gegend der Wasserscheide zwischen Prerau und Kunewald, aufgenommen worden. Diese Studien werden im kommenden Jahre fortgesetzt. Nach deren Beendigung wird sodann der Moment gekommen sein, um zu der Frage Stellung zu nehmen.

Bezüglich der Lagerhäuser und der Lagerhaus-Verwaltung in Triest verkennt der Herr Minister nicht, dass eine Rentabilität dieser Anlagen sehr wünschenswerth sei, macht aber darauf aufmerksam, dass es sich vorliegenden Falles um eine behufs wirksamer Abwendung von Concurrenzbestrebungen nothwendige Action zu Gunsten unseres Seehafens handelt, welche dem gesammten Handel zu Gute kommt.

Abg. Ritter von Stalitz sprach sich für den Bau von Hangars aus und trat der Bemerkung des Abg. Dr. Kaizl entgegen, dass es sich hier nur um die Begünstigung eines kleinen Theiles der Bevölkerung handle. Redner hat Bedenken gegen die beabsichtigte Theilung des Handelsministeriums; er werde nur eventuell die Errichtung eines Ministeriums für öffentliche Arbeiten billigen.

Abg. Dr. Nitsche bedauerte, dass bezüglich des Donau-Moldau-Elbecanales Seitens der Regierung noch keine eingehenden Vorstudien vorgelegt worden sind, während dies für den Donau-Odercanal mit den Erstreckungen nach Pardubitz einerseits und nach Galizien andererseits in ziemlich ausreichendem Masse geschehen sei.

Abg. Freiherr von Morsey bemerkte, dass er sich in Bezug auf die Triester Lagerhäuser und Hangars jenen Ausführungen anschliesse, welche es für eine Nothwendigkeit halten, mit grösseren staatlichen Mitteln hier einzugreifen und auf eine directe ausreichende Verzinsung hiebei zu verzichten.

Die Ziffern der Regierungsvorlage wurden mit der vom Berichterstatter in seinem Schlussworte beantragten Erhöhung angenommen.

Der Gesetzentwurf, betreffend den Bau von zwei Hangars in Triest, wurde zum Beschlusse erhoben.

Die Sitzung wurde hierauf geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Deutschbrod-Liebau: Errichtung von Schneeschutzanlagen: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Chotěboř hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung definitiver Schneeschutzanlagen an der Strecke Deutschbrod—Rossitz in den Gemeinden Sobinau und Rosochatetz für den 6. December anberaumt. [G.-I.-Z. 22.862.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Herstellung in Marburg.) Das Project für die Herstellung einer Central-Weichen- und Signalstellanlage in der Station Marburg, sowie für die Umgestaltung der Geleiseanlage am nördlichen Stationsende wurde genehmigt. [16. November, Z. 37.207.]

— (Uebertragung einer Waggonbrückenwaage.) Die in der Station Baden entbehrlich gewordene Waggonbrückenwaage wurde abgetragen und in der Station Mödling wieder aufgestellt. [11. November, Z. 60.430.]

— (Kohlenschuppen in Baden.) In der Station Baden wird für Zwecke des Johann Spörk eine provisorische Kohlenrutsche hergestellt. [20. November, Z. 67.904.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Brückenreconstruction.) Die Reconstruction der Brücke über den Rienzfluss in km 336·834 wurde genehmigt. [1. November, Z. 63.689.]

— (Linie Nabresina—Cormons: Stockgeleise in Sagrado.) Behufs Ermöglichung der directen Verladung auf Fuhrwerke wurde in der Station Sagrado ein Stockgeleise hergestellt. [23. October, Z. 62.083.]

— (Bauliche Herstellung in Görz.) Das Project für die Anlage einer Sicherung der östlichen Einfahrt über die Weichen Nr. 1, 2 und 3 in der Station Görz wurde genehmigt. [19. November, Z. 61.979.]

— (Linie Kufstein—Ala: Bauliche Herstellung in Schwaz.) Durch Herstellung eines Anbaues wurde die am Bahnhofvorplatze der Station Schwaz bestehende Holzlege vergrössert. [12. November, Z. 66.247.]

Kremsthalbahn. (Errichtung einer Haltestelle in km 3·6/7.) Das von der Kremsthalbahn vorgelegte Project für die Errichtung einer Personenhaltestelle nächst km 3·6/7 der Linie Linz—Klaus-Steyerling wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Linz zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 66.966.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów.) Die Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów mit den Stationen: Lemberg, Lemberg-Kleparów, Domazyr und Janów, den Haltestellen: Rzesna polska, Przydatki, Rzesna ruska, Kozice, Jamelna-Karaczynów und der Halte- und Ladestelle Kozlinka ist am 21. November dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Hiebei gelangten die Stationen Lemberg, Lemberg-Kleparów, Domazyr und Janów für den Gesammtverkehr, die Halte- und Ladestelle Kozlinka für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen, alle Haltestellen hingegen blos für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung. [Z. 69.997.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnprojecte.) Die Ostdeutsche Kleinbahn-Actiengesellschaft zu Bromberg beabsichtigt, eine Kleinbahn mit Locomotivbetrieb und einer Spurweite von 60 cm von dem Bahnhofe Güldenhof der Preussischen Staatsbahnstrecke Bromberg—Inowrazlaw nach Labischin, mit Abzweigungen von Julianowo nach Bendzitowo, von Lissewo nach Dombrowken und Tuczno und von Güldenhof nach Tuczno, herzustellen. Die Localbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering und Wächter in Berlin plant die Herstellung einer vollspurigen Kleinbahn von Rixdorf über Selchow nach Mittenwalde (Mark). Die Privatanschlussbahn Neuwied-Rasselstein wird in eine Kleinbahn umgewandelt werden, so dass sie alsdann als Fortsetzung der bereits genehmigten Kleinbahn Rasselstein-Augustenthal eine unmittelbare Kleinbahnverbindung zwischen Neuwied und Augustenthal herstellen wird.

Preussen. (Anderweite Abgrenzung verschiedener Directionsbezirke.) In Folge anderweiter Bezirksabgrenzungen gehen die Stationen Mocker i. Westpr. des Bezirkes Danzig und Glowno des Bezirkes Bromberg mit dem 1. April 1896 in die Directionsbezirke Bromberg, bezw. Posen über.

— (Sitzung des Bezirks-Eisenbahnrathes Köln.) Am 6. November fand eine Sitzung des Bezirks-Eisenbahnrathes zu Köln statt. Bei der Verhandlung über den Antrag der Nordwestlichen Gruppe des Vereines deutscher Eisen- und Stahlindustrieller auf Ermässigung der Frachten für Eisenerze lehnte der Bezirks-Eisenbahnrath zwar den von der Strombacher Eisenhütten-Actiengesellschaft gestellten Antrag, welcher die Eisenerz-Frachtermässigung von der gleichzeitigen Ermässigung der Frachten für Coaks von der Ruhr nach Lothringen-Luxemburg und für Roheisen von dort nach den Verbrauchsstellen abhängig gemacht wissen wollte, dem Vorschlage des ständigen Ausschusses entsprechend ab, nahm dagegen den Antrag: „Der Bezirks-Eisenbahnrath befürwortet den Antrag der Nordwestlichen Gruppe auf Ermässigung der Minettefrachten und spricht die Erwartung aus, dass den Hüttenwerken in Lothringen und Luxemburg ein Ausgleich durch entsprechende Ermässigung der Coaksfrachten oder der Frachten für Roheisen und Halbzeug gewährt werde“ an; neben diesem Antrage wurde dann auch noch derjenige der Nordwestlichen Gruppe auf allgemeine Herabsetzung der Eisenerzfrachten einfach angenommen und befürwortet, dass die einzuführende Erzfrachtermässigung so bemessen werden möge, dass sie auch für den Erzbezug der Saarwerke wirksam werde. Der weiter auf der Tagesordnung stehende Antrag auf Ermässigung der Kalksteinfrachten zum Hüttenbetrieb wurde mit der Einschränkung befürwortet, dass die Ermässigung im Interesse der Kalksteinindustrie nur auf die zum eigentlichen Hochofenbetrieb verwendeten Kalksteine erstrebt werden soll, so dass dieselbe auf die zum Verbrauch in den Stahlwerken bestimmten Kalksteine nicht ausgedehnt wird. Der Antrag des Berg- und Hüttenmännischen Vereines für die Lahn-, Dill- und benachbarten Reviere auf weitere Ermässiguug des sogenannten Nothstandstarifes durch Herabsetzung des demselben zu Grunde liegenden Streckensatzes von 1·5 Pf. auf 1·0 für das Tonnenkilometer und auf Ausdehnung des Tarifes für den Versandt nach der Saar und Mosel wurde befürwortet.

Sachsen. (Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes am Schlusse des Jahres 1894.) Die Betriebslänge der Sächsischen Staatseisenbahnen umfasste am Schlusse des Jahres 1894 2755·68 km (darunter 327·42 km schmalspurig). Im Eigenthum des sächsischen Staates befinden sich 2699·26 km, von denen 12·63 km verpachtet sind; hiezu treten 68·25 km gepachtete und 0·80 km in Mitbetrieb genommene Strecken. Im Auslande liegen vom Sächsischen Staatseisenbahnbesitz 233·74 km, und zwar im Herzogthum Sachsen-Altenburg 72·67 km, im Grossherzogthum Sachsen-Weimar 39·82 km, im Fürstenthum Reuss ältere Linie 35·34 km, im Königreich Böhmen 25·56 km, im Fürstenthum Reuss jüngere Linie 46·90 km, im Königreich Preussen 12·62 und im Herzogthum Sachsen-Meiningen 0·83 km. Da im Königreich Sachsen noch 158·31 km Bahnen unter fremder Verwaltung liegen, so ergibt sich, dass im Königreich Sachsen Ende 1894 überhaupt 2676·02 km Bahnen im Betriebe waren. Auf je 100 km^2 der sächsischen Landesfläche kommen hienach durchschnittlich 17·85 km Eisenbahnen.

Die Länge der unter kgl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, einschliesslich der ausserhalb Sachsens liegenden Strecken, sowie der Privatbahnen mit einer Länge von 127·53 km, umfasste am Schlusse des Jahres 1894 zusammen 2883·21 km.

Für den Bau des sächsischen Staatseisenbahnnetzes sind bis zum Schlusse des Jahres 1894 795,974.170 Mk. verwendet worden, worin ein Aufwand von 120,816.649 Mk. für Transportmittel enthalten ist. Da aber die sächsische Staatsregierung eine Anzahl von Bahnen theils über, theils unter ihrem Herstellungsaufwande käuflich erworben hat, so ist das eigentliche Anlagecapital wesentlich verschieden von jenem Baucapital. Das erstere betrug 737,196.311 Mk.

Das mittlere Anlagecapital, welches durch den Betriebsüberschuss des Jahres 1894 zu verzinsen ist, beträgt nach Berechnung des Bauaufwandes für die im Laufe des Jahres 1894 neu eröffneten Linien auf die Betriebszeit derselben 736,787.967 Mark, das ist auf 1 km eigenthümliche mittlere Bahnlänge von 2696·24 km durchschnittlich 273.265 Mk. gegen 270.491 Mk. im Vorjahre.

Frankreich. (Betriebseröffnungen.) Die eine Verlängerung der Strassenbahn Bordeaux-le Vigean bildende Strassenbahnlinie le Vigean—Eysines ist am 25. September in Betrieb genommen worden. — Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat am 4. October von der Linie Lozanne—Paray le Monial die Strecke Lozanne—Lamure sur Azergues (30·421 km) mit den Zwischenstationen Saint Laurent d'Oingt, Pont de Lougenoul (Haltestelle), Châtillon, Chessy, Bois d'Oingt-Leguy, Ternand, Chamelet und Grandris Allières dem Verkehre übergeben; im Departement Vienne ist von der Dampfstrassenbahn Poitiers-Saint Martin l'Ars die Strecke Saint Benoît—Saint Martin l'Ars (41 km) mit den Zwischenstationen les Roches-Prémaries, la Villedieu, Gencay, Brion, Saint Secondin und Usson, sowie den Haltestellen Smarves und la Voûte eröffnet worden; ferner sind Mitte October die Militär-Strassenbahnen, welche die verschiedenen Pariser Kasernen mit den Militärlazarethen verbinden, in Betrieb genommen worden.

— (Die Wirkung der Fahrpreisermässigung von 1892.) Aus einer im „Journal des transports“ besprochenen Studie von W. Heussler, Vicepräsidenten des Directionsausschusses der Schweizerischen Centralbahn, ergibt sich Folgendes:

Zunächst die Reisenden haben durch die Ermässigung des Personentarifes ganz bedeutende Vortheile errungen, denn es wurden 1893 auf den sieben grossen Netzen 9.236,089.755 Personenkilometer zurückgelegt, gegen nur 7.673,464.016 im Jahre 1891, also 20·36 pCt. mehr. Gleichwohl betrug 1893 die Einnahme aus dem Personenverkehr einschliesslich der noch verbliebenen Steuer nur 404,472.157 Frcs. gegen 420,291.584 Francs im Jahre 1891, also 3·76 pCt. weniger. Auf eine bedeutend grössere Leistung entfiel demnach eine erheblich geringere Ausgabe.

Der zweite Betheiligte, die Eisenbahnen, setzte in die Wirkung der Tarifermässigung anfangs ein gewisses Misstrauen; in den letzten Geschäftsberichten ist der Tarifermässigung zwar nicht mit Begeisterung, aber doch jedenfalls ohne Bedauern gedacht. Es entspricht dies im wesentlichen dem Zahlenergebniss; denn die Einnahme aus dem Personenverkehr abzüglich der Steuer belief sich 1893 auf 361,148.603 Frcs. gegen 341,990.074 Francs im Jahre 1891, also um 5·60 pCt. mehr. Nach einem langjährigen Durchschnittssatze wächst indessen die Einnahme auch ohne äussere Veranlassung um jährlich 2·5 bis 3 pCt.; man kann demnach nicht behaupten, dass die Tarifermässigung eine Steigerung der Einnahme hervorgerufen habe. Es ist sogar fraglich, ob die Eisenbahnen für die durch den stärkeren Verkehr veranlassten Mehrausgaben in der genannten Mehreinnahme vollständige Deckung gefunden haben.

Der Staat endlich hatte 1893 theils durch directen Verlust, theils durch entgangenen Gewinn einen Gesammtausfall von 35 Millionen Francs gegenüber dem Jahre 1891.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Kilometerzeiger Nr. 42 (kgl. Eisenbahndirection Magdeburg) ist neu herausgegeben worden und zu den Kilometerzeigern Nr. 32 (kgl. Eisenbahndirectionen zu Berlin und Stettin), Nr. 35 (kgl. Eisenbahndirectionen zu Bromberg, Danzig und Königsberg) und Nr. 45 (kgl. Sächsische Staatseisenbahnen) je der I. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der Nachtrag IV erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 42 wird der im April ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 4a (Braunschweigische Landeseisenbahn), Nr. 86 (Niederländische Central-Eisenbahngesellschaft), Nr. 89 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn) und Nr. 90 (Prinz Heinrich-Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden, und zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) ist der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ der Nachtrag VI erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 4a, 86, 89 und 90 werden die älteren Güterwagenpark-Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. November d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass dem Hafen- und Seesanitätscapitän Daniel Morin in Lussinpiccolo aus Anlass der Versetzung desselben in den bleibenden Ruhestand der Ausdruck der Allerhöchsten Anerkennung für seine vieljährige und erspriessliche Dienstleistung bekanntgegeben werde.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe der neuen Localgütertarife.

Vom 16. December 1895 ab sind die mit 1. Jänner 1896 in Kraft tretenden neuen Localgütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und zwar:

1. Tarif Theil II, Heft 1, nebst Kilometerzeiger, giltig für die westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, um den Preis von ö. W. fl. 2·50;
2. Tarif Theil II, Heft 2, nebst Kilometerzeiger, giltig für die östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen incl. der in Galizien und der Bukowina gelegenen Localbahnen, um den Preis von fl. 1·50;
3. Tarif Theil II, Heft 3, Tarife der Localbahnen mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina um den Preis von 50 kr. ö. W.

bei der General-Direction der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ferner bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen und im Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, I., Johannesgasse 29, erhältlich.

Wien, am 30. November 1895. [935]

Güterverkehr von Deutschland nach Zimony transit.

Berichtigung eines Druckfehlers.

Auf Seite 68 des Tarifes vom 1. November 1895 ist der Frachtsatz des Artikel-Tarifes Nr. 14 (Alkohol) bei den Stationen Frankfurt a/M. Stbhf., Frankfurt a/M., Sachsenhausen Stbhf. (auch Bebraer Bhf.) und Frankfurt a/M. Hafen rechtsm. von Frcs. 5·49 auf Frcs. **5·64** richtig zu stellen.

Wien, am 30. November 1895. [936]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Chotovin für den Wagenladungsgüterverkehr.

Die zwischen den Stationen Tabor und Sudoměřic der Strecke Gmünd—Prag gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Chotovin wurde am 10. November 1895 auch für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet.

Wien, am 3. December 1895. [937]

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 15. Jänner 1896 treten die im Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. October 1894 enthaltenen directen Frachtsätze für den Verkehr von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks nach Troppau K.F.N.B. und nach Stationen der Localbahn Troppau-Bennisch ausser Kraft.

Wien, am 1. December 1895. [938]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Herausgabe eines Berichtigungsblattes, giltig vom 15. December 1895 zum Tarife vom 1. December 1888.

Mit Giltigkeit vom 15. December 1895 kommt ein Berichtigungsblatt zum Tarife vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr zur Ausgabe, welches einige Aenderungen der Waarenclassification, sowie Berichtigungen hinsichtlich der Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes sind bei der Station Wien Südbahnhof (Cassa V), sowie bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest gratis zu haben.

Wien, am 28. November 1895. [939]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung der Güteraufnahme.

Die Güteraufnahme nach und von den Sationen Passau, Linz, Korneuburg, Nussdorf, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest Donauuferbahnhof wird für heuer mit 4. December eingestellt.

Der Güterverkehr zwischen Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof) und Budapest loco (exclusive Budapest Donauuferbahnhof) bleibt bis auf Weiteres aufrechterhalten.

Dementsprechend ist mit Ausnahme der Relation Wien—Budapest die Güteraufnahme auf sämmtlichen Stationen der Donau, Theiss, Drau, Bega und des Franzenscanales für heuer als geschlossen zu betrachten.

Zwischen Belgrad—Sabac und Belgrad—Dubrovitza—Golubac, dann zwischen Turn-Severin—Galaz—Tultscha verkehren bis auf Weiteres noch Personenschiffe, welche die vorhandenen Güter nach den Zwischenstationen befördern.

In der Save zwischen Sissek und Semlin wird der Güterverkehr, insolange es die Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse ermöglichen, aufrecht erhalten, und gelten hiefür nur die localen Publicationen in Sissek und Semlin.

Wien, am 2. December 1895. [940]

Sonstige Nachrichten.

Berlin-Sächsischer Verbandsverkehr. (Einbeziehung der Station Buchholz in Sachsen in den Tarif.) Am 1. December wird die Station Buchholz in Sachsen in den Berlin-Sächsischen Vieh- etc.-Verkehr einbezogen. Ueber die Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königl. Preuss. Staatsbahnen. (Verkehr mit der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel.) Am 16. November traten im Verkehr mit der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel und sämmtlichen Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen directe Frachtsätze in Kraft. Dieselben berechnen sich durch Zuschlag folgender Taxen an die im Gruppentarif II und in den Wechseltarifen mit der Gruppe II bestehenden Frachtsätze für Station Zillerthal:

Kilometer	Anstoss an Zillerthal bei	Anstosssätze für 100 kg in Pfennigen									
		Stückgut			Wagenladungen						
		Eilgut	Allgem. Stückgut-classe	Special-tarif für bestimmte Stück-güter	Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarife				Holz des Special-tarifes
					A[1]	B	A[2]	I	II	III	II
4	Arnsdorf (Riesengeb.)	22	11	8	7	7	6	6	5	4	4
7	Krummhübel	46	23	17	15	13	11	10	8	7	7

Für Güter der Ausnahmetarife (ausschliesslich Holz) kommen die Zuschläge der ordentlichen Tarifclasse, zu der sie gehören, in Ansatz, für Kohlen und Coaks also die Zuschläge des Specialtarifs III.

Deutsche Eisenbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel.) Mit dem 22. October ist die Localbahn-Actiengesellschaft München für ihre neueröffnete Strecke Hansdorf—Priebus dem Nothstandstarif beigetreten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Güterverkehr auf der Localbahn-Theilstrecke Straubing—Bogen.) Für den Güterverkehr der demnächst zur Eröffnung gelangenden Localbahn-Theilstrecke Straubing—Bogen kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895 zur Anwendung.

Die im Uebergangsverkehre der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in der Weise zu bilden, dass die aus dem Kilometerzeiger der Localbahn zu entnehmenden Entfernungen an die kilometrischen Entfernungen der Station Straubing angestossen werden.

Kilometerzeiger für die Localbahn-Theilstrecke Straubing—Bogen:

Von und nach	Straubing	Ittling	Sand	Bogen
	Kilometer			
Straubing (Station) . . .	—	5	7	10
Ittling (Haltestelle) . . .	5	—	2	5
Sand (Halteplatz)	7	2	—	3
Bogen (Haltestelle) . . .	10	5	3	—

— (Localtarif Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895: Kilometerzeiger für die Localbahnstrecke Markt Wolnzach—Mainburg.) Mit der voraussichtlich im December stattfindenden Eröffnung der Localbahnstrecke Markt Wolnzach—Mainburg ist der auf Seite 104 unter Nr. XXXV, Ziffer 3, enthaltene Kilometerzeiger durch nachstehenden zu ersetzen:

— (Localgütertarif Heft D: Verkehr auf der Localbahnstrecke Markt Wolnzach—Mainburg.) Für den Verkehr der voraussichtlich im December zur Eröffnung gelangenden Localbahnstrecke Markt Wolnzach—Mainburg kommt der Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895 zur Anwendung.

Die kilometrischen Entfernungen für die Frachtberechnung im Uebergangsverkehr von und nach der künftigen Localbahn Wolnzach Bahnhof-Mainburg sind derart zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station Wolnzach Bahnhof die aus dem Kilometerzeiger der Localbahn ersichtlichen Entfernungen angestossen werden.

Magdeburg-Sächsischer Personenverkehr. (Nachtrag II zum Tarif.) Am 15. November trat zum Tarif für den Magdeburg-Sächsischen Personen- und Gepäckverkehr der Nachtrag II in Kraft.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Einbeziehung der Station Karlsruhe Westbahnhof.) Mit Wirkung vom 1. November wurde die an diesem Tage für den Frachtgüterverkehr (mit Ausschluss von Eilgütern) eröffnete Station Karlsruhe Westbahnhof in den Tarif einbezogen. Die Entfernungen, Frachtsätze und Leitungsvorschriften sind die gleichen wie für die Station Mühlburg. Die Abfertigung von Sendungen nach Karlsruhe ohne besondere Bahnhofsbezeichnung hat stets auf Karlsruhe Hauptbahnhof stattzufinden.

Hannover-Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893. (Abfertigung der Schnellzugsgüter in Altona.) Am 4. November wurde in Altona die Abfertigung der Schnellzugsgüter von der Eilgut- nach der Gepäckabfertigungsstelle verlegt.

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr; Gütertarif für Genf tr. und Verrières tr. vom 1. Juli 1872. Mit sofortiger Wirksamkeit gelten die Frachtsätze für Genf tr. auch für Sendungen, welche nach Bourg bestimmt sind oder von Bourg herstammen.

Von und nach	Wolnzach Bahnhof	Gosseltshausen	Markt Wolnzach	Jebertshausen	Gebrontshausen	Berg	Osterwall	Au	Rudelzhausen	Sandelzhausen	Mainburg
	Kilometer										
Wolnzach Bahnhof . (Station)	—	4	6	8	10	13	15	17	18	21	24
Gosseltshausen . . (Haltestelle)	4	—	3	4	6	10	11	13	15	18	21
Markt Wolnzach . . (Haltestelle)	6	3	—	2	4	8	9	11	13	16	19
Jebertshausen . . (Halteplatz)	8	4	2	—	2	6	7	9	11	14	17
Gebrontshausen . . (Haltestelle)	10	6	4	2	—	4	5	8	9	12	15
Berg . . . . (Halteplatz)	13	10	8	6	4	—	2	4	6	9	11
Osterwall . . . . . (Halteplatz)	15	11	9	7	5	2	—	3	4	7	10
Au . . . . (Haltestelle)	17	13	11	9	8	4	3	—	2	5	8
Rudelzhausen . . . (Halteplatz)	18	15	13	11	9	6	4	2	—	3	6
Sandelzhausen . . (Halteplatz)	21	18	16	14	12	9	7	5	3	—	3
Mainburg . . . . . (Station)	24	21	19	17	15	11	10	8	6	3	—

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
										kr.				
2158	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C (für letzteres nur insoweit, als sich nicht die tarifmässigen Frachtsätze günstiger stellen)	Krakau loco und transito	Olmütz transito (für Lieben, Prag und über Prag hinaus gelegenen Stationen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen. Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ab Granica transito Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895; ab Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 und Localtarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1890; dann ab den übrigen Auflieferungsstationen Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893	Verschieden	33·3	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der ermässigte Frachtsatz von Bielitz transito kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die Sendungen auf den Strecken der Localbahn Bielitz-Kalwarya zu den tarifmässigen Frachtsätzen befördert werden. Der ermässigte Frachtsatz von Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco findet nur auf Sendungen Anwendung, welche mittelst Strassenfuhrwerkes zur genannten Station zur Auflieferung zugeführt werden, worüber gelegentlich des seinerzeitigen Refactieanspruches auf den vorzulegenden Frachtbrief-Duplicaten die bahnämtliche Bestätigung beizubringen ist.
				Saybusch-Zablocie loco und transito						26·1				
				Oswiecim loco und transito						26·1				
				Granica transito						30·5				
				Dzieditz						23·2				
				Bielitz transito (f. Sendungen von Stationen der Localbahn Bielitz-Kalwarya)						24·8				
				Skotschau						24·9				
				Ustron						30·8				
		Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito (letzteres für Sendungen von Jablunkau)						22·3				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.						20·3				
				Friedland K.F.N.B.						19·5				
				Oderberg transito (für Sendungen von ung. Stationen)						18·4				
				M.-Ostrau						18·4				
				Wall.-Meseritsch						18·4				
				Krasna						18·4				
		Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Volócz	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)			Anhang, giltig vom 1. Jänner 1895, zu dem vom 1. November 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1 für den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	153·0 kr.	148·4 kr.	4·6 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2159	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	I. Holz des Specialtarifes 2 bis 6·3 Meter Länge	Krakau loco und transito	Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Abladen und Aufladen derjenigen begünstigten Sendungen durch Parteiorgane, welche in Nordbahnstationen zur Aufgabe gelangen; Bestimmung der Sendungen ad III. für Sägewerke, an welche selbe auch adressirt sein müssen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ab Granica transito nach Oderberg loco und Wien Nordbahnhof Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895; ab Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito nach Olmütz transito Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 und Localtarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1890; dann in den übrigen Relationen Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893	42·4	40·3	2·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Saybusch-Zablocie loco und transito, Bielitz, Dziedit, Oswięcim loco u. trans., dann Ustron					Verschieden	31·7				
				Oderberg trans. (für Sendungen aus Ungarn), M.-Ostrau, Krasna u. Wall.-Meseritsch						23·0				
				Teschen K.F.N.B. u. K.O.B loco und transito (letzteres für Sendungen von Jablunkau)						29·0				
				Friedek-Mistek K.F.N.B.					31·7	25·4	6·3			
				Friedland K.F.N.B.					30·5	23·2	7·3			
				Krakau loco und transito	Wagram, Gänserndorf, Marchegg, Angern und Dürnkrut				Verschieden	54·5				
				Oswiecim loco und transito, Saybusch-Zablocie loco und transito						47·4				
				Zabierzow	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf, Jedlesee trs., Wagram, Gänserndorf und Marchegg					54·5				
				Bielitz und Dzieditz						47·4				
				Krzeszowice und Trzebinia	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf, Jedlesee trs. und Marchegg					54·5				
				Ernsdorf	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf, Jedlesee trs., Wagram und Marchegg					47·4				
			II. Schnittmateriale des Specialtarifes 2	Granica transito	Oderberg loco				29·6	22·0	7·6			
					Wien Nordbahnhof				58·1	54·5	3·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	III. Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes (excl. Grubenholz), bis 6·3 Meter Länge, insoweit selbes nach Specialtarif 2 tarifirt wird	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	Wien Nordbahnhof, Floridsdorf, Hohenau, Brünn Nordbahnhof, Olmütz und M.-Ostrau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Abladen und Auflegen derjenigen begünstigten Sendungen durch Parteiorgane, welche in Nordbahnstationen zur Aufgabe gelangen; Bestimmung der Sendungen ad III. für Sägewerke, an welche selbe auch adressirt sein müssen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ab Granica transito nach Oderberg loco und Wien Nordbahnhof Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895; ab Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco und transito nach Olmütz transito Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 und Localtarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vom 1. Jänner 1890; dann in den übrigen Relationen Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893		Von km 1—75 . . . . 0·288 kr. Von km 76—100 . . . 0·261 kr. pro 100 kg und 1 km fix. In minimo wird pro 100 kg eine Gebühr von 4 kr. erhoben.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2160	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Weichen und Weichenbestandtheile	M.-Ostrau und Schönbrunn	Wagram	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	59·0 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		

Die ermässigten Frachtsätze sub I. haben auch für die Artikel des Nordbahn-Ausnahmetarifes II a Geltung, soferne nicht die tarifmässigen Frachtsätze bereits günstiger sind. Für Sendungen ad I. und III. über 6·3 bis incl. 19 Meter Länge finden die bezüglichen ermässigten Frachtsätze ebenfalls Anwendung, wenn die Fracht für das factische Gewicht, in minimo jedoch für 20000 kg für die verwendeten zwei Wagen entrichtet wird. Für einen etwa als Schutzwagen beigestellten dritten oder vierten Wagen wird in diesem Falle ei e Gebühr nicht eingehoben.

Der ermässigte Frachtsatz von Teschen K.F.N.B. und K.O.B. loco nach Olmütz transito (für Böhmen und darüber hinaus) kann nur für solche Sendungen in Anspruch genommen werden, welche nach Teschen mittelst Strassenfuhrwerkes zur Auflieferung zugeführt werden, worüber auf den bei der seinerzeitigen Refactieliquidirung beizubringenden Frachtbrief-Duplicaten bahnämtliche Bestätigung enthalten sein muss. Für Sendungen nach Jedlesee loco gelten die ermässigten Frachtsätze nach Jedlesee transito, insoweit solche vorstehend vorgesehen sind, jedoch wird in diesem Falle ausser denselben noch die im Localtarife der Oesterr. Nordwestbahn vorgesehene Manipulationsgebühr berechnet.

Die ermässigten Frachtsätze ad III. werden, insoweit nicht die bedungene Minimal-Gebühr erhoben wird, stets für die ganze Transportstrecke und nicht zonenmässig berechnet. Hiebei findet der für 76 km auf Grund des Einheitssatzes von 0·261 kr. pro 100 kg und 1 km fix entfallende ermässigte Total-Frachtsatz für Distanzen unter 76 km insolange Anwendung, als nicht der ermässigte Total-Frachtsatz auf Grund der factischen Distanz und des Einheitssatzes von 0·288 kr. pro 100 kg und 1 km fix sich niedriger stellt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2161	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eilgüter, gewöhnliche und ermässigte	Wien Nordbahnhof		Auflieferung von mindestens 2500 kg an einem und demselben Tage von Wien Nordbahnhof nach den nebengenannten galizischen Stationen durch einen Versender, wobei per Tag eine zweimalige Beförderung mit bestimmten, hiezu festgesetzten Zügen zugesichert wird; von den begünstigten galizischen Stationen nach Wien Nordbahnhof, von welchen ein festes Auflieferungsquantum per Tag nicht bedungen wird, findet täglich nur eine einmalige Beförderung statt. Der Zeitpunkt, bis zu welchem spätestens die von Wien Nordbahnhof zur Beförderung gelangenden Sendungen aufgeliefert werden müssen, ist mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof zu vereinbaren. Aufgabe der in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. Die Anzahl der aufgelieferten Colli muss stets im Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien Nordbahnhof vereinbart und in dem zu den Colli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss, wogegen dann jede besondere Signirung der zu einem Frachtbriefe gehörigen Colli entfallen kann. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter, sowie das Gewicht 20 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli, unter 1000 Kubikcentimeter per Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sack verpackt sein, und letztere, verschlossen (plombirt) und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. Der Bezug der Colli in der Adressstation muss sogleich nach Ankunft des Zuges und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden mit Anfang der letzteren erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	Verschieden	kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Falls in Folge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, so haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz
					Bochnia					400				
					Tarnów					400				
					Rzeszów					400				
					Jaroslau					400				
					Przemyśl					400				
					Lemberg					400				
					Brody					422				
					Zloczów					413				
					Tarnopol					445				
					Podwołoczyska					471				
					Jasło					400				
					Sanok					400				
					Sambor					400				
					Drohobycz					400				
					Stryj					400				
					Stanislau					445				
					Buczacz					488				
					Czortków					509				
					Kolomea					473				
					Sniatyn					491				
					Czernowitz					508				
					Hliboka					526				
					Czerepkoutz					529				
					Hadikfalva					538				
					Hatna					550				
					Suczawa					553				
					Neu-Sandez					400				
				bezw. vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2162	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenerze, rohe und geröstete, sowie Manganerze, rohe und geröstete, aus Steiermark, Kärnten und Krain; Schwefelkiese, abgeröstete (Schwefelkiesabbrände, Schwefelkiesrückstände), von den Stationen Aichberg-Steyrermühl, Bruck a. d. M., Cilli, Gratwein, Hrastnigg, Lanzendorf-Pellendorf, Liesing und Niklasdorf; Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen-, Schwer- und eisenhältige Converterschlacken, dann Sinteln von Erzen und Sauereisen von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn, den Stationen Edlitz und Wr. Neustadt der Eisenbahn Wien-Aspang, den Stationen Grünburg, Steyrdorf und Unterhimmel der Steyrthalbahn, sowie den westlichen und südwestlichen Stationen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen; ferner Magnesia-Kalkstein von den Stationen Klamm, Steinhaus, Vordernberg und St. Micha	Wien Nordbahnhof transito	M.-Ostrau, Ostrau Montanbahn und Schönbrunn	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen, oder, insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn und Leoben-Vordernberger Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	29 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Sendungen, welche via k. k. Donauuferbahn auf die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergehen)						30 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2163	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen, rohes	M.-Ostrau	Granica transito (für Sosnowice loco)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1895	38 Heller	34·8 Heller	3·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2164	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Leer retourgehende Bierfässer	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Brünn Nord- oder Staatsbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893, bezw. Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894	39·7 kr.	38 kr.	1·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
					Brünn Nordbahnhof loco			Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893	kr.	kr.	kr.			
				M.-Ostrau					45·8	41	4·8			
				Friedland					46	41	5			
				Krasna					37·7	36	1·7			
				Frankstadt a/R.					43	38	5			
				Stauding					41·4	36·5	4·9			
				Krakau					74·4	63	11·4			
				Dzieditz					57·8	53·5	4·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2165	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenbahnschienen, Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel, Tyres, Radsterne, rohe Achsen, Räderpaare, zerlegte Drehscheiben, Wechsel, Weichen, eiserne Eisenbahnschwellen und eiserne Brückenbestandtheile	Friedek-Mistek K.F.N.B.	Olmütz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 40·6	kr. 34·6	kr. 6	Im Kartirungswege		
					Sternberg				44·2	38·2	6			
				Ustron	Olmütz				57·4	51·4	6			
					Sternberg				61·1	55·1	6			
2166	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Odrau	Standing	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 13·0	kr. 10·6	kr. 2·4	Im Kartirungswege		
				Fulnek					12·6	10·1	2·5			
			Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Standing	Odrau				11·7	9·3	2·4			
					Fulnek				11·3	8·8	2·5			
2167	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisenbahnschienen als Frachtgut	Station Kladno	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Tarifbestimmungen. 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sein und bei Weiterbeförderung ab Komotau im Regiewege abgefertigt werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	31·4 kr. ö. W.	24·2 kr. ö. W.*)	7·2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Jänner 1897 vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung. *) In diesem Frachtsatze ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno nicht enthalten

Column	Entry
Fortlaufende Nr.	2168
Die Publication erfolgt von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Frachtgüter aller Art, soferne deren Auf-, bezw. Abladung nicht tarifmässig durch die Partei auf eigene Rechnung zu besorgen ist
für die Transportstrecke von	Dem Lagerhause der Stadt Wien (Station „Wien-Lagerhaus“)
für die Transportstrecke nach	1. a) Den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen westlich von Penzing und Nussdorf: b) Den Stationen der in- und ausländischen Anschlussbahnen der k. k. österr. Staatsbahnen, transito der Linien der letzteren; 2. Den Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn (excl. der sub 3 angeführten Stationen); 3. Den Gemeinschaftsstationen Aussig, Bodenbach, Kolin, Nimburg, Pardubitz, Prag und Znaim; 4. Den Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und vice versa
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg. Abfertigung der Sendungen: ad 1. a) im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen; b) im directen Verkehre mit in- und ausländischen Anschlussbahnen der k. k. österr. Staatsbahnen. ad 2. und 3. Die im Verkehre mit Wien-Lagerhaus zur Anwendung gelangenden Tarife müssen durch Anstoss der Gebühren für die k. k. Donauuferbahn an die ungekürzten Frachtsätze für den Locoverkehr ab dem in Betracht kommenden Wiener Bahnhofe gebildet sein. ad 4. Abfertigung der Sendungen zu den Frachtsätzen des Localtarifes der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und Voraussetzung, dass bei diesen Sendungen die Leistung des Auf- oder Abladens in der Station Wien-Matzleinsdorf erspart bleibt
und gilt in der Zeit	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Local- und directe Tarife
Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	ad 1. a) Die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Localfrachtsätzen eingerechneten Manipulationsgebühr, d. s. die im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1, Abschnitt a, VIII, 3, ausgewiesenen Beträge; b) 1 Kreuzer pro 100 kg. ad 2. Die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Tarifen eingerechneten Manipulationsgebühren der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. ad 3. Die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Tarifen eingerechneten Manipulationsgebühren. ad 4. 1 Kreuzer pro 100 kg
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Die Durchführung erfolgt allmonatlich gegen vom Lagerhause der Stadt Wien zu verfassende Consignationen
Besondere Bemerkungen	

Ausgeschlossen von nebigen Begünstigungen sind:

Im Allgemeinen: Reexpedirte Sendungen bei Rückführung auf die directen Tarife.

Im Speciellen: ad 1. a) und b) Sendungen im Localverkehre mit Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie im directen Verkehre mit den Anschlussbahnen, insoweit die Frachtsätze für Wien Lagerhaus mit jenen für Wien K.F.J.B. gleichgestellt sind.

ad 2. und 3. Sendungen in Relationen, in welchen die Tarife für Wien-Lagerhaus mit den für den Locoverkehr mit dem betreffenden Wiener Bahnhofe bestehenden Frachtsätzen gleichgestellt sind.

ad 4. Sendungen, welche im directen Verkehre auf einem anderen Bahnhofe in Wien eintreffen oder von dort abrollen, sowie jene Transporte, welche durch Umkartirung auf einem anderen Wiener Bahnhofe weiterbefördert werden.

Da die Zugeständnisse nur für in Wien-Lagerhaus auf- oder abgegebene Güter Giltigkeit haben, sind für jene Transporte, welche dortselbst reexpedirt werden, diejenigen Beträge, welche für dieselben eventuell bereits liquidirt wurden, vom Lagerhause der Stadt Wien zu restituiren

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2169	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kunstwolle	Salzburg	Brünn K.F.N.B. und St.E.G. loco	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg / 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	212·5 kr. / 221 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
2170	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H - 20 - 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zwardón	Weg.-Górka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen ist Sache der Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	6 kr.	4·2 kr.	1·8 kr.	Im Kartirungswege		
2171	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Flach-, Quadrat- und Rundstahl, Feilenstahl, aus der Pos. E - 6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Altkladno	Hohenberg	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	103·6 kr.	72·6 kr.	31 kr.	Im Kartirungswege		
2172	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholz-Extract	Eszeg (Essegg) Station der kgl. Ungar. Staatsbahnen	Benfeld (Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896			in Mark 4·71 0·05 *)		Im Kartirungswege		Die mit einem *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben
					Steinburg					4·79 0·05 *)				
					Strassburg					4·55 0·05 *)				
				Barcs (Stationen der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft)	Benfeld					4·17 0·04 *)				
					Steinburg					4·25 0·04 *)				
					Strassburg					4·01 0·04 *)				
				Sziszek (Sissek) (Stationen der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft)	Benfeld					4·32 0·04 *)				
					Steinburg					4·40 0·04 *)				
					Strassburg					4·16 0·04 *)				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2173	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Borke, Rinde, nicht zerkleinert	Szombathely (Steinamanger), Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Altensteig	Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Rinde Theil IV, Heft 2, vom 1. Jänner 1894 des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Vom 1. Jänner 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil IV, Heft 2, vom 1. Jänner 1894 des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine Frachtsätze	In Mark 2·07 2*)		Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Ziffern sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben
					Backnang					1·85 2*)				
					Esslingen					1·80 2*)				
					Geisslingen					1·70 2*)				
					Göppingen					1·74 2*)				
					Metzingen					1·84 2*)				
					Reutlingen					1·86 2*)				
					Schorndorf					1·78 2*)				
					Stuttgart					1·83 2*)				
			Borke, Lohe, Rinde, zerkleinert oder gemahlen		Altensteig					2·17 2*)				
					Backnang					1·96 2*)				
					Esslingen					1·90 2*)				
					Geisslingen					1·80 2*)				
					Göppingen					1·84 2*)				
					Metzingen					1·94 2*)				
					Reutlingen					1·96 2*)				
					Schorndorf					1·88 2*)				
					Stuttgart (Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen)					1·93 2*)				
2174	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose	Brody, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Waldhof, Station der Hessischen Ludwigsbahn	Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896			4·16 Mark		Im Kartirungswege		
2175	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilungen b) und c) des Tarifes Theil IV, Heft 2, vom 1. October 1887 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband	Bares	Radolfszell loco	Einhaltung der im Tarife Theil IV, Heft 2, vom 1. October 1887 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil IV, Heft 2 (Verkehr mit Ungarn), giltig vom 1. October 1887 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband		In Mark 2·70		Im Kartirungswege		
					Radolfszell transit, giltig für die daselbst zur Umkartirung kommenden Sendungen nach Süd-Deutschland					2·64				
2176	K. K. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Coaks	Krakau	Burdujeni transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		Centim. (Gold) 133		Im Kartirungswege		
				Lemberg						77				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg a)	Frachtsatz per 100 kg b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg a)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller								
2177	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier russischer Herkunft	Brody (Bhf.) transit	Eger transit (für Bayern und Süddeutschland und darüber hinaus)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen sind entweder mit directen Frachtbriefen nach einer bayerischen, bezw. süddeutschen und darüber hinaus liegenden Station oder mit Frachtbriefen aufzugeben, welche auf die Station Eger lauten und mit der Bemerkung versehen sind, dass die betreffende Sendung nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus bestimmt ist. In letzterem Falle muss die Weiteraufgabe nach Bayern, bezw. Süddeutschland oder darüber hinaus auch thatsächlich erfolgen, widrigenfalls die Fracht auf die für den Locoverkehr mit Eger bestehenden Frachtsätze erhöht wird. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr massgebend	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	728	704	545	428	183	276	Im Kartirungswege		
				Nowosielitza (Bhf.) transit					788	758	638	501	150	257			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit					768	740	590	464	178	276			
				Husiatyn transit					Bestehen keine directen Verbandssätze		646	507					
2178	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eier russischer Herkunft	Podwołoczyska (Bhf.) transit	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	522 Heller	494 Heller	443 Heller	349 Heller	79 Heller	145 Heller	Im Kartirungswege		
				Brody (Bhf.) transit					482 Heller	458 Heller	398 Heller	313 Heller	84 Heller	145 Heller			
2179	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cement	Kiefersfelden, Kufstein, Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	Reichenberg, Station der S.N.V.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Nachtrag VII zum Tarifheft V für den Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr, Ausnahmetarif Nr. 39			83 Kreuzer ö. W.				Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2180	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Barcs	den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme jener südlich von Rosenheim und mit Ausnahme jener bayer. Stationen, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 26 bis einschl. 31 des directen Tarifes in die Gruppen 1, 2, 7, 8 und 19 der Einlagerungstabelle eingereiht sind, und zwar gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken Freilassing—Holzkirchen, Rott—Rosenheim, Kirchseeon—Rosenheim, Sauerlach—Tölz und Holzkirchen—Schliersee, ferner nach Reichenhall—Marquartstein und Aschau, sub b) nach den übrigen Stationen	Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen per Schiff via Draueck nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der Tarife für die nebenbezeichneten Verbände direct abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac und Gunja-Brčka stammen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. November 1894	Verschieden	Verschieden	a) Mark 0·20 pro 100 kg b) Mark 0·50 pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdocumente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1896 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
					Stationen des directen Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Getreideverkehr			Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verbandstarif, Theil III, Tarifheft Nr. 2, vom 1. August 1894			Mark 0·40 pro 100 kg			
					Stationen der Französischen Ostbahn			Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. October 1894			Frcs. 5 pro Tonne = 1000 kg			
					der Schweiz und den schweizer.-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz			Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2, vom 1. September 1893			50 Centimes pro 100 kg			
					Vorarlberg und Lindau			Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehr, Heft 2, vom 1. September 1894			50 h pro 100 kg			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2181	Südbahn-Gesellschaft		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Passdauben	Barcs (s. die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz)	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakráczer Bahn in Barcs eingelangt sein. Ausgenommen von der Begünstigung sind jedoch solche Sendungen, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Samač, Gunja-Brčka, Mitrowitz und Essegg stammen. Auf Transporte nach der Schweiz und nach Bayern, sowie darüber hinaus, findet die Begünstigung nicht Anwendung*);	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Holz von Südbahnstationen nach Wien (Matzleinsdorf) vom 1. April 1892	Verschieden	110 Heller incl. ungar. Steuer und incl. Auf- und Abladegebühr;	Verschieden	Kartirung		*) Soweit die Begünstigung nach Wien transit Anwendung findet, werden bei Benützung directer Auslandstarife die sich bei Reexpedition in Wien jeweilig ergebenden Gesammt-Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann gewährt, wenn bahnämtlich die Instradirung nicht über Wien, sondern über eine andere Route erfolgt

Auf den oben ausgewiesenen Frachtsatz von 110 h wird, **jedoch nur rücksichtlich der per Schiff nach Barcs gelangten Sendungen** (ausgenommen von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Samač, Gunja-Brčka, Mitrowitz und Essegg stammende Sendungen), **im Rückvergütungswege ein weiterer Nachlass von 16 h pro 100 kg bei Auflieferung von mindest. 5000 t à 1000 kg während der Begünstigungsdauer** gegen auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und gegen die den Wassertransport nachweisenden Original-Schiffspapiere, welche Documente längstens bis Ende Februar 1897 in Vorlage gebracht werden müssen, geleistet.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2182	Südbahn-Gesellschaft		Jute	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	**Auflieferung eines Minimalquantums von 6000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif im internen Verkehre zwischen Wien (S.B.), resp. Wien (Matzleinsdorf) einerseits und Triest und Fiume andererseits, giltig vom 1. September 1892	96 Kreuzer = 192 Heller	184 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2183	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mineralkohle	St. Stefan	Bleiburg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen, widrigenfalls für jede dieser Verrichtungen eine Gebühr von 2 Hellern pro 100 kg zur Berechnung gelangt	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	32		Im Kartirungswege		
					Prevali					26				
					Klagenfurt					52				
					Villach S.B.					60 Heller				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2184	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Sziszek	Cormons transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Sendungen müssen mit directen, nach einer italienischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	15·96	13·50	2·46	Im Kartirungswege		
									Francs pro Tonne = 1000 kg					
2185	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben	Barcs (siehe die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz)	Triest und Fiume	**Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nachweislich von den Drau-Stationen: Belisce, Miholjac und Moslavina per Schiff nach Barcs gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 und 2, giltig ab 1. Jänner 1895	120 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	108 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und der den Wassertransport nachweisenden Original-Schiffspapiere, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Bahnanstalt
2186	Südbahn-Gesellschaft		Oelsaaten		Steinbrück	**Auflieferung von mindestens 1500 Tonnen à 1000 kg Oelsaaten ab den auf ungarischem Gebiete gelegenen Südbahn-Stationen (exclusive Fiume) nach Steinbrück.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Barcs					145	120	25			
				Babócsa					135	112	23			
				Vizvar					130	112	18			
				Berzencze					124	112	12			
				Góla					120	112	8			
				Zákány					115	112	3			
				Kánizsa					115	112	3			
				Komárváros					124	112	12			
				Balaton-Szt. György					135	112	23			
				Boglár					150	128	22			
				Szántód					160	140	20			
				Siófók					166	146	20			
				Lepsény					175	154	21			
				Polgárdi										
				Szabad-Batthyán					180	160	20			
				Szekesfehérvár					186	164	22			
				Dinyés					191	170	21			
				Velencze					196	174	22			
				Nyék					200	180	20			
				Martonvásár					205	180	25			
				Tárnok					211	180	31			
				Tétény					216	180	36			
				Promontor					216	180	36			
				Moha					222	180	42			
				Bodaik					196	174	22			
				Moór					200	180	20			
				Kisbér					206	180	26			
				Nagy-Igmánd					216	180	36			
				Uj-Szöny					225	180	45			
				Gelse					231	180	51			
				Szt. Mihály-Pacsa					124	112	12			
									130	112	18			
				Zala-Szt. Iván					140	118	22			
				Molnári					155	134	21			
				Szombathely					166	146	20			
				Acsád					171	150	21			
				Bükk					175	156	19			
									inclus. ungar. Steuer					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2187	**Südbahn-Gesellschaft**	Steiermärk. Landesausschusses	H o l z	Gonobitz	Pöltschach transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per zur Verwendung kommenden Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Aufladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	16 Heller	12 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
2188	**Südbahn-Gesellschaft**		Baumaterialien, Inventar- und Ausrüstungsgegenstände, ferner Fahrbetriebsmittel,	Stationen der Strecken Marburg—Steinbrück—Rann, Steinbrück—Laibach, Marburg—Villach und Pragerhof—Polstrau	Székesfehérvár und Lepsény	Sendungen müssen für den Bau und die Ausrüstung der Localbahn Györ—Veszprém—Dombovár bestimmt und an die Bauleitung dieser Localbahn adressirt sein. Für Stückgüter / Frachtzahlung für mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	V a r i a b e l	0·40 h pro 100 kg und 1 km plus 8 h pro 100 kg Mgb. und plus Transportsteuer, mit der Beschränkung, dass bei Gütern über eine Wagenlänge mindestens der nebig für Wagenladungsgüter fixirte Frachtsatz für jeden verwendeten Wagen eingehoben wird / 0·20 h pro 100 kg und 1 km plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr und plus Transportsteuer	V a r i a b e l	Im Kartirungswege		
2189	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kartoffeln	Granica transit (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn)	Roppitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	27 kr.	23·7 kr.	3·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Ergänzung. Südbahn-Gesellschaft. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 121 vom 15. October 1895, sub Pos. 1574, 1575, 1576, 1578 und 1579 mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896 für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste **von Zákány** nach Laibach, Wildon, Bruck a. d. M., Leoben, Pernegg, Klagenfurt, Villach, Paternion-Feistritz, Spittal a. d. Drau, Graz S.B., Puntigam und Kalsdorf publicirten Refactiesätze finden unter den dortselbst festgesetzten Bedingungen und Modalitäten rücksichtlich des Durchlaufes **ab Zákány** auch auf solche Sendungen Anwendung, welche innerhalb der Begünstigungsdauer auf Grund der im Nachtrag II zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif-Theil II, Heft 3, des Südwestösterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. December 1895, sub Pos. 16, enthaltenen Frachtsätze von den darin genannten Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen nach den vorgenannten Bestimmungsstationen zur Abfertigung gelangen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 142. Wien, 7. December 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Minister des Handels und des Innern vom 23. November 1895,*) betreffend die Einreihung der Reisebureaux unter die concessionirten Gewerbe.

Auf Grund des § 24, Absatz 1, des Gesetzes vom 15. März 1883, R.-G.-Bl. Nr. 39, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung, wird verordnet:

§ 1.

Der Betrieb von Reisebureaux wird, sofern dieselben nicht von einzelnen Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen, bezw. von mehreren derselben in Gemeinschaft, sei es durch eigene Beamte, sei es durch anderweitige Bevollmächtigte innerhalb ihrer concessionsmässigen Berechtigung errichtet werden, auf Grund des § 24, Absatz 1, des Gesetzes vom 15. März 1883, R.-G.-Bl. Nr. 39, betreffend die Abänderung und Ergänzung der Gewerbeordnung, an eine Concession gebunden.

§ 2.

Als Reisebureau sind jene Unternehmungen anzusehen, welche eine oder mehrere der nachfolgenden gewerblichen Thätigkeiten zum Gegenstande haben, vorausgesetzt, dass nicht einzelne dieser gewerblichen Thätigkeiten einer Berechtigung ausgeübt werden, in deren Umfang die betreffende Thätigkeit bereits gehört.

Die gewerblichen Thätigkeiten, auf welche der Betrieb eines Reisebureau sich erstrecken kann, sind folgende:

a) Ausgabe von Fahrkarten in- und ausländischer Eisenbahnen, als: Karten für einfache Fahrten, Hin- und Rückfahrten, Rundtouren u. dgl.;
b) Ausgabe von Anweisungen auf Schlafwagenplätze auf Eisenbahnen;
c) Ausgabe von Fahrkarten und Cajütenbilleten für in- und ausländische See- und Binnen-Dampfschiffahrts-Unternehmungen nach allen Häfen und Binnenplätzen mit der im § 3 enthaltenen Einschränkung;
d) Veranstaltung von Gesellschaftsreisen, Vergnügungszügen und -fahrten;
e) Expedition von Reisegepäck und Expressgut (§ 30, bezw. § 39 des mit Verordnung des Handelsministers und des Justizministers vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, kundgemachten Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder);
f) Ausgabe von Hotelanweisungen;
g) Vermittlung von Reiseunfallversicherungen bei zum Abschlusse derartiger Versicherungsgeschäfte berechtigten inländischen oder zum hierländigen Geschäftsbetriebe zugelassenen ausländischen Unternehmungen.

§ 3.

Die Ausgabe von Zwischendeck-Fahrkarten aller ausländischen Dampfschiffahrts-Unternehmungen, welche sich mit der Beförderung von Auswanderern befassen, — mit alleiniger Ausnahme der in Gemässheit der kaiserlichen Verordnung vom 29. November 1865, R.-G.-Bl. Nr. 127, zum hierländigen Geschäftsbetriebe zugelassenen derlei Unternehmungen — ist dem Reisebureau nicht gestattet. Ebenso ist denselben die Anwerbung von Auswanderern, sowie jegliche Förderung des Auswanderungswesens untersagt.

---

*) Enthalten in dem am 4. December 1895 ausgegebenen LXXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 181.

§ 4.

Bewerber um die Bewilligung zum Betriebe eines Reisebureau haben sich, nebst der Erfüllung der zur Erlangung eines jeden concessionirten Gewerbes geforderten Bedingungen (§§ 22 und 23 des Gesetzes vom 15. März 1883, R.-G.-Bl. Nr. 39), über eine zum Betriebe des Gewerbes genügende allgemeine und kaufmännische Bildung auszuweisen.

§ 5.

Die Consession zum Betriebe eines Reisebureau wird nach Einvernehmung der Handels- und Gewerbekammer von der politischen Landesbehörde verliehen, welche hiebei auf das Bedürfniss nach einer derartigen Unternehmung Bedacht zu nehmen hat. In dem Concessionsdecrete sind die Geschäfte namentlich anzuführen, zu welchen der Bewerber auf Grund des von ihm eingebrachten Concessionsgesuches für berechtigt erklärt wird.

§ 6.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Kraft.

Badeni m. p. **Glanz** m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 2. December 1895, Z. 70.340, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 19. November 1895 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 7. des gedachten Monates eröffnete

Linie Gurahoncz-Jószáshely—Nagy-Halmágy

der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahn dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt ist. Eine Aenderung der im Art. 1 des Uebereinkommens vorgesehenen Liste dürfte indessen nicht nöthig sein, da die Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn in derselben unter Nr. 5 der Eisenbahnen Ungarns bereits eingetragen ist.

Das genannte Centralamt hat, gemäss Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens, von dieser Mittheilung übereinstimmende Vormerkung genommen und hievon gemäss Art. 57, Ziffer 1, den übrigen Vertragsstaaten mit Benachrichtigungsschreiben vom 27. November d. J. Mittheilung gemacht.

Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst ist mit Rücksicht auf ihre Verhältnisse zur Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahn vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet.

Wien, am 2. December 1895.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit Gas-, Dampf- oder elektrischem Betriebe in Olmütz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Olmütz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit Gas-, Dampf- oder elektrischem Betriebe in Olmütz, und zwar mit folgenden Linien:

1. Vom Nordbahnhofe durch die neue Bahnhofstrasse, Franz Josefstrasse, Elisabethstrasse, Sporergasse, Oberring, Theresiengasse, Tafelberg;
2. Nordbahnhof—Chwalkowitz;
3. Galgenberg, Alleestrasse, Littauergasse, Oberring, Niederring, Katharinengasse, Neustift;
4. Alleestrasse, Theresiengasse;
5. Franz Josefstrasse, Spitz;
6. Neumühle, Enveloppe, Bahnhofstrasse, Lastenstrasse,

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 11. November 1895. Z. 65.384.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 23. November 1895, Z. 22.009, an die Obmänner der Ausschüsse der Krankencassen für Bedienstete und Arbeiter der österr. Privatbahnen, betreffend die Beschlussfähigkeit der Ausschusssitzungen.

Aus Anlass aufgetauchter Zweifel über die richtige Auslegung des § 28, alinea 2, des Krankencassenstatutes, resp. mit Rücksicht auf die h. a. gemachte Wahrnehmung, dass — laut anher vorgelegter Sitzungsprotokolle — der Ausschuss mancher Krankencassen sich in einzelnen Fällen auch dann für beschlussfähig erachtete, wenn die hiefür im Statute vorgeschriebene Mindestzahl der anwesenden Ausschussmitglieder nicht erreicht war, findet sich die General-Inspection als Aufsichtsbehörde bestimmt, dem geehrten Ausschusse zur Danachachtung zu eröffnen, dass der Obmann — bezw. in dessen Verhinderung sein Stellvertreter — in die zur Beschlussfähigkeit des Ausschusses statutarisch normirte Mindestzahl der anwesenden Mitglieder nur dann einbezogen werden darf, wenn dies im Statute — wie z. B. bei den Krankencassen für die Bediensteten und Arbeiter der priv. Oesterr.-ungar. Staateisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen u. m. a. — ausdrücklich festgesetzt ist.

Wien, am 23. November 1895. **Lilienau** m. p.

Eisenbahnverkehr im Monate October

1895 und Vergleich der Einnahmen der ersten zehn Monate 1895 mit jenen der gleichen Periode 1894.

Im Monate October 1895 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 1. October die 10·521 km lange Localbahn Kojetein-Tobitschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

am 20. October die 2·012 km lange k. k. Staatsbahnstrecke Troppau—Reichsgrenze (gegen Ratibor). Diese Anschlussstrecke steht im Pachtbetriebe der kgl. Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung;*)

am 28. October die 13·2 km lange Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt. Den Betrieb dieser Localbahn besorgt die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Weiters wird die am 1. Mai 1895 erfolgte Betriebseröffnung der 1·218 km langen Verbindungscurve der Böhmischen Commercialbahnen von der Station Smiřic zur gleichnamigen Station der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nachgetragen.

In Ungarn:

Am 27. October die 42 km lange Localbahn Kecskemét-Füllepszállás, im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Im Monate October 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 13,101.994 Personen und 11,923.671 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 33,594.912 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1118 fl. Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 12,271.207 Personen und 11,636.044 t Güter 32,601.441 fl. oder per Kilometer 1117 fl., daher resultirt für den Monat October 1895 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·09 pCt.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 30. October 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 133,461.700 Personen und 92,433.660 t Güter, gegen 125,262.856 Personen und 89,559.493 t Güter im Jahre 1894, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 287,460.046 fl., im Vorjahre auf 287,904.040 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres 29.728 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.870 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1895 auf 9670 fl., gegen 9972 fl. im Vorjahre, das ist um 302 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1895 auf 11.604 fl., gegen 11.966 fl. im Vorjahre, das ist um 362 fl., mithin um 3·0 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zehn Monate 1895 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

*) Ueber die Betriebsergebnisse dieser Strecke werden keine Ausweise eingesendet, und wird dieselbe somit in den Eisenbahn-Verkehrsberichten nicht weiters berücksichtigt werden.

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1895 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. K. k. Staatsbahnstrecke Praterstern—Matzleinsdorf (Wiener Verbindungsbahn)	83.586
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	59.555
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	35.139
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	32.068
5. Leoben-Vordernberger Bahn	25.088
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	24.424
7. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	24.199
8. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.676
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	20.096
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	18.776
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.242
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.802
13. Böhmische Nordbahn	14.316
14. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.203
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.642
16. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.338
17. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	11.164
18. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.778
19. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	10.666
20. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.523
21. Eisenbahn Wien-Aspang	9.197
22. Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.172
23. Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.218
24. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.794
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21.187
2. Localbahn Swoleňowes-Smečna	20.872
3. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	17.827
4. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	14.636
5. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.222
6. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	13.471
7. Stauding-Stramberger Localbahn	11.449
8. Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11.423
9. Bozen-Meraner Bahn	10.446
10. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	10.422
11. Kuttenberger Localbahn	10.249
12. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9.947
13. Localbahn Dolina-Wygoda	8.767
14. Neutitscheiner Localbahn	8.569
15. Budapester Localbahnen	7.891
16. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	7.750
17. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges.	7.481
18. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	7.426
19. Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	7.082
20. Localbahn Innsbruck-Hall i. T (Dampftramway)	6.561
21. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	6.189
22. Localbahn Petroszény-Lupény	5.900

23. Gölnitzthal-Bahn 4.835
24. Localbahn Mösel-Hüttenberg 4.495
25. Poprádthal-Bahn 4.471
26. Unterkrainer Bahnen 4.256
27. Localbahn Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt . 4.218
28. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn . . . 4.162
29. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. 4.130
30. Localbahn Fehring-Fürstenfeld 4.106
31. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe) 4.076
32. Localbahn Postelberg-Laun 3.986
33. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen 3.985
34. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . 3.937
35. Bukowinaer Localbahnen 3.925
36. Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn 3.916
37. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan) 3.881
38. Ungthal-Bahn 3.668
39. Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft 3.608
40. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft 3.584
41. Kremsthal-Bahn 3.475
42. Eisenbahn Vinkovce-Brčka 3.372
43. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft . . 3.317
44. Localbahn Gran—Almás-Füzitö 3.312
45. Localbahn Gleisdorf-Weiz 3.221
46. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 3.029
47. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . . 2.948
48. Számosthal-Bahn 2.922
49. Zagorianer Bahn 2.899
50. Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn 2.873
51. Torontaler Localbahnen 2.870
52. Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely . . . 2.856
53. Háromszéker Localbahnen 2.852
54. Localbahn Potscherad-Wurzmes 2.850
55. Localbahn Asch-Rossbach 2.765
56. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 2.744
57. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.733
58. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz 2.701
59. Localbahn Nagy-Károly—Somkut 2.692
60. Localbahn Strakonitz-Winterberg 2.604
61. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 2.604
62. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 2.592
63. Localbahn Eperies-Bartfeld 2.579
64. Localbahn Szt. Lörincz-Szlatina-Našic . . . 2.557
65. Böhmische Commercialbahnen 2.525
66. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. . 2.519
67. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 2.503
68. Localbahn Kaschau-Torna 2.495
69. Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen 2.450
70. Localbahn Szathmár-Nagybánya 2.440
71. Mühlkreis-Bahn 2.413
72. Localbahn Plan-Tachau 2.311
73. Localbahn Zsebely-Csakovár 2.267
74. Localbahn Wodňan-Prachatitz 2.245
75. Localbahn Auspitz 2.222
76. Terret-Kowásznaer Localbahn 2.176
77. Localbahn Wotic-Selčan 2.146
78. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha 2.128
79. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . 2.112
80. Mährische Westbahn 2.107
81. Steyrthal-Bahn 2.071
82. Slavonische Localbahn 2.065
83. Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály 1.993
84. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts . . . 1.981
85. Biharer Vicinalbahnen 1.981
86. Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá 1.937
87. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz 1.924
88. Löcsethal-Bahn 1.903
89. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen) 1.872
90. Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton 1.859
91. Muranythal-Bahn 1.849
92. Szilágysager Eisenbahn 1.813
93. Welser Localbahn 1.741
94. Székler Eisenbahn 1.741
95. Csetnekthal-Bahn 1.740
96. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . 1.735
97. Zsitvathal-Bahn 1.732
98. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.718
99. Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass . 1.669
100. Kolomeaer Localbahnen 1.662
101. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.613
102. Localbahn Gyulafehérvár-Zalathna 1.608
103. Gailthal-Bahn 1.603
104. Haraszti-Ráczkever Localbahn 1.555
105. Murthal-Bahn 1.545
106. Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma . 1.525
107. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.523
108. Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth 1.523
109. Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes . . 1.476
110. Localbahn Szepes-Bélá—Podolin 1.440
111. Localbahn Körös-Belovár 1.433
112. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar 1.372
113. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely . 1.368
114. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 1.289
115. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta 1.284
116. Békéser Comitatsbahnen 1.226
117. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy . . . 1.210
118. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.162
119. Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . . 1.148
120. Friauler Localbahn 1.142
121. Felek-Fogaraser Localbahn 1.128
122. Localbahn Steinamanger-Rum 1.091
123. Localbahn Bája-Zombor-Neusatz 1.085
124. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja . 1.082
125. Matraer Vicinalbahnen 1.080
126. Localbahn Versec—Kubin-Dunapart . . . 1.070
127. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb 1.042
128. Mezötur-Turkever Eisenbahn 1.020
129. Localbahn Radkersburg-Luttenberg 977
130. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz 960
131. Localbahn Kaposvár-Mocsolád 943
132. Localbahn Borossebes-Menyháza 854
133. Békes-Csánader Localbahn 775
134. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód . 725
135. Localbahn Warasdin-Golubovec 611
136. Localbahn Kecskemét-Füllöpszállás 300
137. Tatra-Lomnitzer Localbahn (elektr. Betrieb) 172
138. Taraczthal-Bahn 163

Nach der Z u n a h m e des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zehn Monaten 1895 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) O e s t e r r e i c h i s c h e u n d u n g a r i s c h e H a u p t b a h n e n. %

Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 10·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B . . . . . 5·5

	%
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	5·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	4·0
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	3·7
Eisenbahn Wien-Aspang	3·1
Böhmische Nordbahn	3·0
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	1·0
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	0·9
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	0·9
K. k. Staatsbahnstrecke Praterstern—Matzleinsdorf (Wiener Verbindungsbahn)	0·8
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·7
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0·2
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·2

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	44·2
Localbahn Zsebely-Csakovár	38·1
Localbahn Haraszti-Ráczkeve	37·0
Localbahn Ruma-Vrdnik	32·4
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	27·1
Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamasy	23·1
Localbahn Kaschau-Torna	22·4
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	21·9
Localbahn Petroszény-Lupény	20·9
Bihárer Vicinalbahn	16·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	16·0
Localbahn Dolina-Wygoda	14·5
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	14·0
Budapester Localbahnen	13·9
Localbahn Swoleňowes-Smečna	13·8
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	12·0
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	11·7
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	11·6
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	11·2
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	11·2
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	10·8
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	10·6
Haromszéker Localbahnen	10·3
Vicinalbahn Száthmár—Nagybánya	9·8
Torontaler Localbahnen	9·6
Localbahn Wodňan-Prachatitz	9·4
Ungthal-Bahn	9·4
Bozen-Meraner Bahn	9·0
Localbahn Strakonitz-Winterberg	8·8
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	8·3
Poprádthal-Bahn	7·9
Szamosthal-Bahn	7·8
Békés-Csánader Localbahn	7·7
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	7·7
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	7·7
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	7·6
Kremsthal-Bahn	7·5
Felek-Fogaraser Localbahn	7·1
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·8
Székler Eisenbahn	6·6
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	6·5
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	6·2
Localbahn Eperies-Bartfeld	6·2
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	6·1
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	5·9
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5.7
Localbahn Nagy-Károly—Somkut	5·7
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	5·1
Localbahn Warasdin-Golubovec	4·9
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	4·8
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·6
Localbahn Budapest-Lajosmizse	4·3
Löcsethal-Bahn	4·3
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	4·2
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	3·7
Slavonische Localbahn	3·5
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3·4
Localbahn Mösel-Hüttenberg	2·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	2·9
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	2·5
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	2·3
Gölnitzthal-Bahn	2·2
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1·8
Localbahn Asch-Rossbach	1·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1·4
Mühlkreis-Bahn	1·3
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	0·6
Neutitscheiner Localbahn	0·5
Szilágysager Eisenbahn	0·3

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zehn Monaten 1895 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·3
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	2·6
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2·9
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	3·5
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·9
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	4·8
Mohács-Fünfkirchner Bahn	6·4
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	9·8

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Vinkovce-Brčka	0·7
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	0·9
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1·0
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1·5
Muranythal-Bahn	2·0
Mährische Westbahn	2·3
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	2·3
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2·8
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	3·0
Murthal-Bahn	3·4
Matraer Vicinalbahnen	3·7

	%
Stauding-Stramberger Localbahn	3·8
Zagorianer Bahn	4·0
Steyrthal-Bahn	4·1
Bukowinaer Localbahnen	4·2
Gailthal-Bahn	4·3
Welser Localbahn	5·0
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	5·0
Békéser Comitatsbahnen	5·5
Terret-Kowasznaer Localbahn	6·0
Holics-Gödinger Localbahn	6·3
Kuttenberger Localbahn	6·6
Unterkrainer Bahnen	7·3
Localbahn Gleisdorf-Weiz	7·6
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	7·6
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	7·8
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	8·9
Böhmische Commercialbahnen	9·3
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	9·3
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	10·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	10·6
Localbahn M.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	10·8
Mezötur-Turkever Eisenbahn	10·8
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	12·1
Localbahn Auspitz	12·5
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	15·2
Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja	15·2
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	15·4
Friauler Bahn	16·3
Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznod	16·8
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	17·1
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	20·3
Localbahn Borossebes-Menyháza	20·4
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	23·6
Localbahn Wotic-Selčan	26·9
Kolomeaer Localbahnen	32·1
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	32·7
Zsitvathal-Bahn	33·5
Localbahn Körös-Belovár	42·3
Localbahn Kaposvár-Mocsolad	55·5
Taraczthal-Bahn	78·4

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat October 1895 ausgewiesene Mindereinnahme gegen das Vorjahr resultirt aus dem bedeutend schwächeren Kohlenverkehr zur Elbe.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Buchungen für die Betriebsperiode Jänner—August a. c. regulirt.

Böhmische Nordbahn. Die im Monate October 1895 resultirenden Mehreinnahmen gründen sich auf eine erhöhte Frequenz in allen Verkehrszweigen.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate October 1895 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4177, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 9223, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 13.400, beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 3830, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 12.370, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 16.200 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultiren aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und von diversen Gütern.

Die für das Jahr 1894 nachgewiesenen Einnahmen sind definitiv, jene des Jahres 1895 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner bis Juni a. c. richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den im Eigenthume des Staates stehenden und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, exclusive der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, resultirt für den Monat October 1895, im Gegenhalte zu den Ergebnissen im gleichen Monate des Vorjahre, aus dem Personenverkehre eine Minderfrequenz von 164.824 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 232.861, und aus dem Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 178,904 t mit einer Mehreinnahme von fl. 509.332,

Es ergibt sich somit eine Gesammtmehreinnahme von fl. 742.193.

Im Personenverkehre weisen die westlichen k. k. Staatsbahnlinien eine Minderfrequenz von 127.755 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 154.815, die k. k. Staatsbahnlinien in Galizien und der Bukowina eine Minderfrequenz von 37.069 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 78.046 aus.

Die im Personenverkehre erzielten Mehreinnahmen sind der mit 1. September l. J. eingetretenen Erhöhung der Personentarife zuzuschreiben.

Im Güterverkehre vertheilt sich die Mehrbeförderung, wie folgt:

westliche Linien . . . . 114.467 t
östliche Linien . . . . . 64.437 t

Von der Mehreinnahme entfällt auf
die westlichen Linien . fl. 241.061
die östlichen Linien . . fl. 268.271

Gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ist somit im Güterverkehre eine Gesammt-Verkehrssteigerung von 7·2 pCt. und eine Gesammt-Einnahmenvermehrung von 8·2 pCt. zu constatiren.

Auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen weisen fast alle wichtigen Artikel eine steigende Tendenz in der Verkehrbewegung auf. Insbesondere sind hervorzuheben die Mehrverfrachtungen in den Artikeln Baumaterialien, Schnitt- und Nutzholz, Mehl- und Mahlproducte, Rüben, Malz, Wein und diverser Güter. Nur im Getreideverkehr ist ein Rückgang von 362 Wagenladungen zu verzeichnen, welcher in dem Ausfalle im Exportverkehre nach dem westlichen Auslande begründet ist.

Die Verkehrssteigerung auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist zumeist den sich lebhafter gestaltenden Cerealientransporten rumänischer und russischer Provenienz zuzuschreiben.

Ausserdem ist auch ein grösserer Verkehr in Nutz- und Schnittholz, Petroleum, lebendem Vieh und Eiern zu verzeichnen.

Böhmische Westbahn.

Im Personenverkehre ist gegenüber den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres, bei einer Mehr-

beförderung von 23.499 Personen, eine Mindereinnahme von fl. 9837 zu constatiren.

Verkehrssteigerung und Mindereinnahme sind auf die mit 1. September l. J. auf dieser Bahn eingetretene namhafte Verbilligung der Personentarife zurückzuführen.

Im Güterverkehr ist, bei einer Minderbeförderung von 5472 t, eine Mindereinnahme von fl. 5716 zu verzeichnen.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Auf dieser Staatsbahnlinie wurde im Gegenhalte zu den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres im Personenverkehre, bei einer Mehrbeförderung von 714 Personen, eine Mindereinnahme von fl. 2047, im Güterverkehre, bei einer Mehrbeförderung von 2956 t, eine Mehreinnahme von fl. 9546 erzielt.

Das Mindererträgniss im Personenverkehre bei gleichzeitiger Frequenzsteigerung ist auch bei dieser Bahn der Einwirkung des eingeführten billigeren Personentarifes zuzuschreiben.

Die im Güterverkehre ausgewiesene Mehreinnahme ist begründet in der gesteigerten Verfrachtung von Holz, Kohle, Zucker, Mehl und Mahlproducten.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt) stellten sich Frequenz und Einnahmen, wie folgt:

Minderfrequenz an Personen . . . 124.713
Mehrbeförderung an Gütern . . . . 195.561 t

mit einer Mehreinnahme von fl. 223.094 bei Personen und einer Mehreinnahme von fl. 531.880 bei Gütern, zusammen also eine Gesammt-Mehreinnahme von fl. 754.974, d. i. 8·5 pCt.

Bodensee-Dampfschiffahrt.

Pro October 1895 betrug die Frequenz 10.470 Personen und 15.509 t mit einer Einnahme von fl. 6389 für Personen und von fl. 14.632 für Güter, zusammen fl. 21.021, gegen fl. 19.025 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate October 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 40.543 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 50.628 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 26.536 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 96.004.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Holz aller Art	um	4.283·3 t
„ Steinen	„	3.184·9 t
„ Erzen und Schlacken	„	9.314·4 t
„ Eisen und Stahl	„	2.074·6 t
„ Kohlen	„	2.910·7 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art	um	4.000·7 t
„ Mehl und Mahlproducten . . .	„	1.555·0 t
„ Zucker, raffinirt	„	205·8 t
„ Zucker, roh	„	852·1 t

Auf den Localbahnen nahm die Personenfrequenz um 7239 Personen und das Erträgniss um fl. 1937 zu.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 2632 t, hingegen eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 8644.

Transportzunahmen zeigen sich:

bei Getreide aller Art	um	984·9 t
„ Zucker, raffinirt	„	57·4 t
„ Zucker, roh	„	1.386·9 t
„ Steinen aller Art	„	1.445·3 t
„ Erzen und Schlacken	„	464·4 t
„ Eisen und Stahl	„	250·1 t

Abnahmen in der Verfrachtung sind zu constatiren:

bei Mehl und Mahlproducten . . .	um	152·4 t
„ Holz aller Art	„	400·0 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 1941 Personen und das Erträgniss um fl. 284 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 559 t, dagegen eine Zunahme der Einnahmen um fl. 795 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Zucker, raffinirt“, „Holz aller Art“, „Steine aller Art“ „Erze und Schlacken“, sowie „Eisen und Stahl“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, „Mehl und Mahlproducte“, dann „Zucker, roh“, einen Frachtausfall ausweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat October 1895 resultirt im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres ein Plus von fl. 45.876, welches hauptsächlich Kohlen- und Pflaumentransporten zuzuschreiben ist.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate October 1895 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro October 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz	+ 22.156	Personen	+ fl. 33.676
Ergänzungsnetz	+ 18.720	„	+ „ 20.373
Südnordd. Verbindungsbahn . .	+ 5.821	„	+ „ 6.856

Die grössere Frequenz und die Mehreinnahmen begründen sich durch die anhaltende Verkehrsdichtigkeit in Folge der günstigen Witterungsverhältnisse und durch die Ausstellung in Prag.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro October 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz .	+ 9.009 t	— fl. 27.447
„ „ Ergänzungsnetz .	+17.280 t	— „ 1.723
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 9.287 t	+ „ 17.851

Der Einnahmenausfall bei beiden Netzen der Oesterr. Nordwestbahn ist vornehmlich auf den geringeren Export zurückzuführen, der durch die Zunahme von geringer tarifirenden Artikeln nicht compensirt wurde.

Das Plus auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist im Wesentlichen durch den stärkeren Kohlenverkehr erklärt.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bereits bis zum Monat Juli 1895 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Von den für das Gesammtnetz gegen die gleiche Periode des Vorjahres nachgewiesenen Mehreinnahmen von fl. 104.392 entfallen auf den Personenverkehr fl. 79.219 und auf den Güterverkehr fl. 25.173.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1895	1894	Im Monate October 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.951	7.840	3,018.242	2,755.900	2,029.451	6,583.176	8,612.627	1.083	7,878.488	1.005	+ 7·8	7.939	7.840
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.848	8.068	685	3.574	4.259	284	4.943	330	— 13·9	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	12.973	36.317	6.235	51.074	57.309	326	54.211	308	+ 5·8	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	7.092	. . . .	5.653	5.653	707	5.267	658	+ 7·4	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5 822	3.636	1.895	7.944	9.839	492	12.232	612	— 19·6	20	20
Friauler Bahn	16	16	5.385	669	1.072	686	1.758	110	1.206	75	+ 46·7	16	8
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.114	2.214	2.028	3 136	5.164	132	3.754	96	+ 37·5	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.795	1.886	1.481	2.709	4.190	135	3.511	113	+ 19·5	31	8
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.534	3.693	1.384	3.038	4.422	295	5.011	334	— 11·7	15	15
Göpfritz—Gross-Sieghart	8	. . .	1.834	391	385	770	1.155	144	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2.807	5.419	346	5.849	6.195	188	6.532	198	— 5·1	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	15 546	8.911	9.759	9 857	19.616	220	20.356	229	— 3·9	89	89
Mährische Westbahn	90	90	10.060	18 103	3.247	23.998	27.245	303	24.685	274	+ 10·6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.785	5.812	214	1.743	1.957	391	1.779	356	+ 9·8	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	56	12.003	2.615	4.296	6 407	10.703	141	7.984	143	— 1·4	76	6
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	2	. . .	360	895	70	633	703	352	. . . .	. . .	. . .	0·2	. . .
Plan-Tachau	13	. . .	3.236	1.789	839	2.144	2.983	229	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Postelberg-Laun	11	. . .	1.655	9.247	256	5.635	5.891	536	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.874	15.491	268	9.405	9.673	569	12.232	720	— 21·0	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.798	1.365	776	1.408	2.184	218	2.467	247	— 11·7	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	9 547	4.293	2.496	4.899	7 395	231	6.323	198	+ 16·7	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	134	28.037	14.292	13.589	33.190	46.779	349	42.423	317	+ 10·1	134	104
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.309	2.147	989	2.015	3.004	273	2.217	202	+ 35·1	11	11
Welser Localbahn	54	54	16.009	3.511	4.570	4.248	8.818	163	8.204	152	+ 7·2	54	54
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	12.806	24 567	2.783	9.101	11.884	699	11.298	665	+ 5·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	9.343	4 490	2.233	4.839	7.072	253	6.047	216	+ 17·1	28	28
Wotic-Selčan	17	17	3.116	2.405	1.119	2.960	4.079	240	4.891	288	— 16·7	17	2
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.854	31.370	222	9.142	9.364	1.171	10.886	1.361	— 14·0	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.356	24.753	485	16.581	17.066	711	17.006	709	+ 0·3	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	708	5.986	115	2.722	2.837	567	2.865	573	— 1·1	5	5
Matzleinsdorf - Praterstern (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	84.334	112.108	2.193	57.322	60.015	7.502	62.255	7.782	— 3·6	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	187.885	830.225	40.573	542.475	583.048	5.773	614.252	6 082	— 5·1	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	201.895	266.567	93.048	403.374	496.422	1.551	490.723	1.534	+ 1·1	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	75.736	295.720	44.625	383.411	428.036	2.301	414 636	2.229	+ 3·2	186	186
Linie lit. B	236	236	110.012	331.027	54.882	496.069	550.951	2 335	534.751	2.266	+ 3·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	42.421	76.096	15.584	146.690	162.274	1.783	137.574	1.512	+ 17·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	849.717	1,283.426	553.614	2,572.198	3,125.812	3.017	3,171.188	3.061	— 1·4	1.036	1.036
Localbahnen	281	259	90.407	83 517	18.981	64.742	83.723	298	73.142	282	+ 5·7	262	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	51.673	91.576	22 006	188 866	210.872	3.295	199.622	3 119	+ 5·6	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	8.488	45.948	2.408	27.375	29.783	1.986	31.094	2 073	— 4·2	15	15

Vom 1. Jänner bis 31. October 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. October 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differenz per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach den Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate: 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
35,273.411	20,832.013	22,127.977	52,880.804	75,008.781	9.448	20,924.152	52,456.422	73,380.574	9 360	+ 0·9	11.338	11.232	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
59.711	69.245	6.723	27.835	34.558	2.304	6.853	27.162	34.015	2.268	+ 1·6	2.765	2.722	Asch-Rossbach
149.624	335 653	76.316	499.354	575.670	3.271	78.363	522.614	600.977	3.415	— 4·2	3.925	4.098	Bukowinaer Localb.
. . . . .	63.673	. . . .	58 449	58.449	7.306	. . . .	51.052	51.052	6.382	+ 14·5	8.767	7.658	Dolina-Wygoda
59.985	25.162	17.750	50.683	68.433	3.422	18.068	52.092	70.160	3 508	— 2·5	4.106	4 210	Fehring-Fürstenfeld
50.022	4.517	10.000	5.229	15.229	952	7.380	1.727	9.107	1.138	— 16·3	1.142	1.366	Friauler Bahn
89.545	17.137	18.958	22 942	41.900	1.074	18 246	19.623	37.869	971	+ 10 6	1.289	1.165	Fürstenfeld-Hartberg
48.751	12.688	15.728	25.673	41.401	1.336	6.393	4.777	11.170	1.396	— 4·3	1.603	1 675	Gailthal-Bahn
66.029	28.173	16.341	23.916	40.257	2.684	16.748	26.813	43 561	2.904	— 7 6	3.221	3.485	Gleisdorf-Weiz
6.559	1.204	1.359	1.943	3.302	1.651	. . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.981	. . .	Göpfritz-Gr. Siegharts
33.382	52.552	4.759	40.937	45.696	1.385	6.889	60.432	67.321	2.040	— 32·1	1.662	2.448	Kolomeaer Localbahnen
174.505	74.288	108.689	109.942	218.631	2.457	115.126	128.986	244.112	2.743	— 10·4	2.948	3.292	Lemberg-Bełzec
107.553	85.225	34.383	123.670	158.053	1.756	34 651	127 118	161.769	1.797	— 2·3	2.107	2.156	Mährische Westbahn
21.286	51.319	2.388	16.341	18.729	3.746	2.347	15.861	18.208	3.642	+ 2 9	4.495	4.370	Mösel-Hüttenberg
114.369	22 856	43.869	53.877	97.746	1.286	4.255	3.729	7.984	1.331	— 3·4	1.545	1.597	Murthal-Bahn
360	896	70	633	703	3.515	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	4.218	. . .	Nakři-Netolitz—Net.-St.
32.502	11.272	8 723	14.384	23.107	1.926	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.311	. . .	Plan-Tachau
2.920	9.806	461	6.182	6.643	3.322	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.986	. . .	Postelberg-Laun
20.696	56.896	2.730	37.645	40 375	2.375	2.543	25 448	27.991	1.647	+ 44·2	2.850	1.976	Potscherad-Wurzmes
44.160	10.337	8.611	12.382	20.993	2 099	8.849	11.174	20.023	2.002	+ 4·8	2.519	2.402	Schwarzenau-Waidhofen
89.504	30.501	25.211	44.217	69.428	2.170	24.255	39.573	63.828	1.995	+ 8·8	2.604	2.394	Strakonitz-Winterberg
289.413	144.886	132.578	342.676	475 254	3.547	115.113	282.658	397.771	3.825	— 7·3	4.256	4.590	Unterkrainer Bahnen
54.871	14.197	13.939	13.829	27.768	2.524	13.510	12.753	26.263	2.388	+ 5·7	3.029	2.866	Vöcklabruck-Kammer
158.887	28.945	45.811	32.530	78 341	1.451	49.712	32.792	82.504	1.528	— 5 0	1.741	1.834	Welser Localbahnen
109.055	207.745	25.266	75.061	100 327	5.902	22.459	96.205	118.664	6.980	— 15·4	7.082	8 376	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
96.439	19.063	24.544	27 839	52 383	1.871	23 994	23.892	47.886	1.710	+ 9 4	2.245	2.052	Wodňan-Prachatitz
32.603	14.331	12.337	18.060	30.397	1.788	1.523	3.368	4.891	2.446	— 26·9	2.146	2.935	Wotic-Selčan
21.527	294.900	2.339	92.478	94.817	11.852	2.150	89.956	92.106	11.513	+ 2·9	14.222	13.816	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
24 569	99 316	6.310	75.219	81.529	3.397	6.007	79.781	85.788	3.574	— 5·0	4.076	4.288	Časlau-Zawratetz
10.506	51.300	1.317	24.475	25.792	5.158	887	22.302	23.189	4.638	+ 11·2	6.189	5.565	Königshan-Schatzlar
1.399.114	964.110	36.645	520.598	557.243	69.655	31.393	521.473	552.866	69.109	+ 0·8	83.586	82.930	Praterstern-Matzleinsdf. (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,874.707	7,243.915	447.837	4,564.699	5,012.536	49.629	405.115	4,755.150	5,160.265	51.092	— 2·9	59.555	61.310	Aussig-Teplitzer Eisenb.
2,087.485	1,755.914	925.128	2,892.446	3,817.574	11.930	867.598	2,837.540	3,705.138	11.579	+ 3·0	14.316	13.895	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
737.132	2,087.438	505.955	2,608.942	3,114.897	16.747	462.593	2,542.043	3,004.636	16.154	+ 3·7	20.096	19.385	Linie lit. A
1,340.475	2,838.745	838.693	3,964 562	4,803.255	20 353	773.515	3,781.795	4,555.310	19.302	+ 5·5	24.424	23.162	Linie lit. B
407.747	591.802	162.047	1,145.444	1,307.491	14 368	159.638	1,084 284	1,243.922	13.669	+ 5·1	17.242	16.403	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
8,416.737	9,507 727	5,504.893	22,198.235	27,703.128	26.740	5,194.255	22,863.744	28,057.999	27 083	— 1·3	32.088	32.500	Hauptbahnnetz
838.345	383.342	189.554	356.964	456.518	2.086	174.638	381.229	555.867	2.146	— 2·8	2 503	2.575	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
513.007	814.383	240.670	1,633.418	1,874.088	29.283	230.150	1,572.377	1,802.527	28.164	+ 4·0	35.139	33.797	Oesterr. Strecke
95.802	487.343	25.318	287.284	312.602	20.840	26.377	255.975	282.352	18.823	+ 10·7	25.008	22.588	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1895	1894	Im Monate October 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	304.328	356.101	236.020	750.449	986.469	1.571	980.240	1 561	+ 0·6	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	138.949	393.739	95.753	560.023	655.776	2.129	637.125	2.069	+ 2·9	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	728.777	1,006 840	451.842	2,174.776	2,626.618	1 923	2,722.185	1.993	— 3·5	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	29.192	24.449	7.793	21.754	29.547	895	29.036	880	+ 1·7	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	1,236.572	429.222	887.818	2,548.963	3,436.781	2.271	3,350.380	2.214	+ 2·6	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	10.916	....	1.703	....	1.703	426	1.410	353	+ 20·7	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	158.701	190.668	64.041	293.951	357.992	1.256	333.284	1.169	+ 7·4	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	84.677	46.375	26.402	48.952	75.354	847	68 507	770	+ 10·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	23.956	73.584	8.576	78.964	87.540	1.347	77.737	1.196	+ 12·6	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	6.435	1.794	692	1.152	1.844	263	1.539	220	+ 19·5	7	2
Böhmische Commercialbahnen	193	191	33.427	115.414	9.974	84 701	94.675	491	98.533	516	— 4·8	192	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	26.825	10.421	18.693	22.158	40.851	1.318	35.580	1.148	+ 14·8	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.235	1.592	994	2.959	3.953	158	4.509	180	— 12·2	25	5
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	3.187	3.010	1.222	5.911	7.133	285	8.514	341	— 16·4	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	20.348	8.583	7.389	12.246	19.635	281	19.112	273	+ 2·9	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.228	3.606	756	2.142	2.898	966	5.165	1.722	— 43·9	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	9.767	1.696	7.724	3.613	11.337	472	10.204	425	+ 11·1	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	9.494	1.445	5.895	6.311	12.206	210	11.221	193	+ 8·8	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.992	6.592	2.004	4.985	6.989	874	8.089	1 011	— 13·6	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.351	1.661	896	3.197	4.093	273	4.319	288	— 5·2	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	4.218	1.256	1.309	1.696	3.005	120	2.753	110	+ 9·1	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	28	40.131	14 042	13.760	15.236	28.996	853	22.869	817	+ 4·4	34	16
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	16.945	2.418	12.198	3.637	15.835	236	13.908	208	+ 13·5	67	66
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.239	25.541	1 369	16.357	17.726	985	19.158	1.064	— 7·4	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	12.397	3.568	3.930	4.450	8.380	175	8.546	178	— 1·7	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	2.208	25.334	205	24.452	24.657	2.466	22.178	2.218	+ 11·2	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.684	9.502	2.051	11.852	13.903	356	15.408	395	— 9·9	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gobonitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	9.040	4.866	2.449	4.780	7.229	148	7.767	159	— 6·9	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	...	370	2.076	62	3.071	3.133	392	....	...	...	8	...
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	70.443	8.114	6.702	5.174	11.876	1.188	11.093	1.109	+ 7·1	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	45	170 390	915	23.030	1.135	24.165	575	25.633	570	+ 0·9	41	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	52.246	....	6 019	....	6.019	502	5.700	475	+ 5·7	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	137.405	....	11.060	....	11.060	1.580	10.577	1.511	+ 4·6	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	6	80.339	2.864	5.442	893	6.335	1.056	6.042	1.007	+ 4·9	6	1
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	107.425	....	8.612	....	8.612	1.435	7.826	1.304	+ 10·0	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	1.227	4.516	2.800	3.031	5.831	417	4.727	338	+ 23·4	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	13	50.066	23.420	5.384	9.676	15.060	837	9.010	693	+ 20·8	18	13
Summe	16.456	16.251	8,530.454	9,228.761	4,883.771	18,434.205	23,317.976	1.417	22,485.939	1.384	+ 2·4	16.405·2	16.082·

Vom 1. Jänner bis Ende October 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. October 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate 1895 (Gulden)	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
2,988 786	2,498.441	2,175.228	6,094.830	8,270.058	13.169	2,118.371	6,449.854	8,568.225	13.643	— 3·5	15.802	16.371	Garantirte Strecken
1,376.335	2,887.267	855.730	4,451.200	5,306.930	17.230	819.538	4,475.790	5,295.328	17.193	+ 0·2	20.676	20.631	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
7,452.304	7,228.331	5,082.843	16,291.079	21,373.922	15.647	4,908.819	17,329.853	22,238.672	16.280	— 3·9	18.776	19.536	Oesterr. Linien
310.766	241.125	81.818	207.565	289.383	8.769	81.275	200.834	282.109	8.549	+ 2·6	10 523	10.259	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
12,621.100	3,939.188	9,580.935	20,929.735	30,510.670	20.166	9,288.016	21,008.441	30,296.457	20.024	+ 0·7	24.199	24.029	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
232.192	. . . . .	48.788	. . . . .	48.788	12.197	47.034	. . . . .	47.034	11.758	+ 3·7	14.636	14.110	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,606.004	1,422.835	616.623	2,385.831	3,002.454	10.535	602.688	2,351.859	2,954.547	10.367	+ 1·6	12.642	12.440	Südnordd. Verbindgsb.
984.119	351.667	309.587	372.476	682.063	7.664	301.727	359.801	661.528	7.433	+ 3·1	9.197	8.920	Wien-Aspang Bahn
250.315	577.064	86.056	683.265	769.321	11.836	85.055	677.226	762.281	11.727	+ 0·9	14.203	14.072	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
50.163	12.386	5.364	7.603	12.967	1.852	2.213	2.019	4.232	2.116	— 12·5	2.222	2 539	Auspitzer Localbahn
274.895	332.505	78.943	324.978	403.921	2.104	77.288	365.647	442.935	2.319	— 9·3	2.525	2.783	Böhm. Commerialb.
231.293	61.919	152.958	116.908	269.866	8.705	145.726	101.844	247.570	7.986	+ 9·0	10.446	9.583	Bozen-Meraner Bahn
22.936	11.813	10.812	29.300	40.112	1.604	3.240	6.820	10.060	2.012	— 20·3	1.924	2.414	Deutschbrod-Humpoletz
32.831	17.697	11.863	32.480	44.343	1.774	11.473	39.005	50.478	2.019	— 12·1	2.128	2.422	Gr.-Priesen-W.-Auscha
237.748	83.883	89.984	113.011	202.995	2.896	88.595	99.938	188.533	2.693	+ 7·5	3.475	3.232	Kremsthal-Bahn
95.129	31.999	9.798	15.826	25.624	8.541	9.059	18.365	27.424	9.141	— 6·6	10.249	10 969	Kuttenberger Localb.
85.322	10.317	59.729	22.890	82.619	3.442	56.533	19.692	76.225	3.176	+ 8·3	4.130	3.811	Mori-Arco-Riva a. G.
104.423	11.858	64.361	52.264	116.625	2.011	65.532	49.654	115.186	1.986	+ 1·3	2.413	2.383	Mühlkreis-Bahn
101.349	50.272	18.104	39.021	57.125	7.141	17.825	38.989	56.814	7.102	+ 0·5	8.569	8.522	Neutitscheiner Localb.
23.766	15.561	7 748	26.011	33.759	2 251	8.203	28.341	36.544	2.436	— 7·6	2.701	2.923	Reichenau a/K.-Solnitz
30.150	8.094	9.912	10.433	20.345	814	10.063	10.166	20.229	809	+ 0·6	977	971	Radkersburg-Luttenbg.
448.223	134.092	155.830	139.450	295.280	8.685	83.783	98.050	181.833	11.364	— 23 6	10.422	13.636	Reichenberg-Gablonz-T.
246.685	21.163	163 346	36.807	200.153	2.987	158.480	35.951	194.431	2.946	+ 1·4	3.584	3.535	Salzkammergut-Localb.
60.666	243.238	13.583	158.155	171.738	9.541	12.152	166.431	178.583	9.921	— 3·8	11.449	11.905	Stauding-Stramberger
128.229	34.627	41.770	41.090	82.860	1.726	44.903	41.456	86.359	1.799	— 4·1	2.071	2.159	Steyrthal-Bahn
19.875	242.393	1.846	172.088	173.934	17.394	1.772	151.090	152.862	15.286	+ 13·8	20.872	18.343	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
62.100	86.947	21.218	104.910	126.128	3.234	21.022	131.155	152.177	3.902	— 17·1	3.881	4.682	Cilli-Wöllan
111.205	45.337	32.523	43.915	76.438	1.560	33.879	44.390	78.269	1.597	— 2·3	1.872	1.916	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
16.891	15.035	3.214	22.890	26.104	3.263	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. .	3.916	. . .	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
804.612	53.118	78.288	33.967	112.255	11 226	77.691	20.812	98.503	9.850	+ 14·0	13.471	11.820	Brünner Localeisenb.-G.
1,746.607	5.649	246.197	7.504	253.701	6.188	304.628	6.798	311.426	6.921	— 10·6	7.426	8.305	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
590.954	. . . . .	65.617	. . . .	65.617	5.468	61.977	. . . . .	61.977	5.165	+ 5·9	6.561	6.198	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
1,459.998	. . . . .	123.591	. . . .	123.591	17.656	115.687	. . . . .	115.687	16.527	+ 6·8	21.187	19.832	Dampftr. Wien-Nussd.
734.300	17.120	50.148	6.966	57.114	9.519	14.884	1.122	16.006	10.671	— 10·8	11.423	12.805	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
1,102.822	. . . . .	89.137	. . . . .	89.137	14.856	79.622	. . . . .	79.622	13.270	+ 12 0	17.827	15.924	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
207.254	35.496	56.539	30.743	87.282	6.234	46.261	28.952	75.213	5.372	+ 16·0	7.481	6.446	Salzburger Eisenb. u. Tr.
449.496	152.299	51.677	64.574	116.251	6.458	41.371	40.554	81.925	6.302	+ 2·5	7.750	7.562	Wr. Localb.-A.-G. (Wien-Wr. Neudorf-Guntrsd.)
92,255.165	70,225.550	52,223.935	148,001.562	200,225.497	12.205	49,682.130	149,214.819	198,896.949	12.367	— 1·3	14.646	14.840	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1895	1894	Im Monate October 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate October 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.559	7.488	3,250.000	1,681.900	2,004.700	5,886.500	7,891.200	1.044	7,936.182	1.060	— 1·5	7.552	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68	68	28.700	26.200	11.500	31.500	43.000	632	42.271	621	+ 1·7	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	23.000	3.200	11.500	6.500	18.000	162	17.995	162	0	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	6.000	3.500	2.400	5.300	7.700	128	7.957	132	— 3·0	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	7.000	1.100	2.800	2.200	5.000	61	6.796	83	— 26·5	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	5.600	2.500	2.800	3.700	6.500	133	5.864	119	+ 11·8	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	26.500	6.700	10.600	13.400	24.000	182	18.341	139	+ 30·9	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	6.100	4.600	3.100	6.900	10.000	156	10.848	169	— 7·7	64	64
Csetnekthal-Bahn	24	...	2.000	1.500	600	3.000	3.600	150	....	...	...	24	...
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	16.800	4.800	8.400	9.600	18.000	135	17.348	130	+ 3·8	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	10.000	5.700	5.000	7.500	12.500	219	12.158	213	+ 2·8	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	33	...	4.000	750	2.000	1.500	3.500	106	....	...	...	33	...
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	6.000	1.000	3.000	2.000	5.000	96	3.959	76	+ 26·3	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	7.000	6.500	3.500	13.000	16.500	330	16.433	328	+ 0·6	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	21.200	5.500	17.000	11.000	28.000	400	26.192	374	+ 6·9	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	23.300	6.500	7.000	13.000	20.000	169	16.515	140	+ 20·7	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	30.000	10.000	15.000	20.000	35.000	287	30.570	250	+ 14·8	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod	13	13	1.000	200	300	400	700	54	795	61	— 11·5	13	3
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	5.000	1.000	2.500	2.000	4.500	141	4.237	132	+ 6·8	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1 200	1.000	500	1.500	2.000	167	1.197	100	+ 67·0	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26	26	1.600	2.100	800	4.200	5.000	192	4.951	190	+ 1·1	26	5
Kaschau-Torna Localbahn	56	56	9.600	5.200	4.600	10.400	15.000	268	10.162	181	+ 48·1	56	47
Kecskemét-Füllöpszállás L.B.	7	...	300	50	150	100	250	36	....	...	...	1	...
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.000	3.000	2.000	4.600	6.600	147	6.529	145	+ 1·4	45	45
Körös-Belovár Localbahn	33	33	5.200	1.950	2.600	3.900	6.500	197	6.331	192	+ 2·6	33	5
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.200	1.500	1.300	2.300	3.600	157	3.856	167	— 6·0	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	5.400	4.100	2.700	6.200	8.900	100	10.288	115	— 13·0	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	33	33	2.900	3.800	3.000	5.000	8.000	242	7.547	228	+ 6·1	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	13.000	5.500	6.000	11.000	17.000	134	16.419	129	+ 3·9	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.600	400	800	800	1.600	100	2.166	135	— 25·9	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	3.300	2.700	1.600	5.400	7.000	171	5.962	145	+ 17·9	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	4.200	3.500	4.200	7.100	11.300	198	11.215	196	+ 1·0	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	4.800	10.300	1.200	13.300	14.500	806	14.715	818	— 1·5	18	18
Pressburg-Dunaszerdahely L.B.	44	...	10.000	3.000	5.000	6.000	11.000	250	....	...	...	10	...
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	4.400	3.900	2.200	5.800	8.000	228	10.505	300	— 24·0	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	800	2.100	300	2.500	2.800	155	2.400	133	+ 16·5	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	12.000	9.000	6.000	18.000	24.000	197	9.916	202	— 2·5	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.200	2.900	2.100	3.200	5.300	113	5.044	107	+ 5·6	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	12.400	3.600	6.200	7.300	13.500	255	12.320	232	+ 9·9	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	...	5.600	600	1.400	600	2.000	95	....	...	...	21	...
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	11.000	3.500	5.500	7.000	12.500	208	9.968	166	+ 25·3	60	60
Szekler Bahn	39	39	3.800	2.300	3.100	3.400	6.500	167	5.929	152	+ 9·9	39	39
St.-Lörincz-Szlatina-Nasiczer L.B.	24	...	2.800	1.800	1.400	3.600	5.000	208	....	...	...	13	...
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	37	7.600	1.000	3.800	1.500	5.300	143	5.310	144	— 0·7	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	5.400	4.500	7.000	9.000	16.000	100	19.351	181	— 17·1	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	1.000	100	300	200	500	16	502	16	0	32	32
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	63	...	5.400	1.400	2.700	2.800	5.500	87	....	...	...	7	...
Torontáler Localbahnen	182	182	36.000	11.200	18.000	22.500	40.500	222	35.941	197	+ 12·7	182	160
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	32	32	3.300	2.300	2.000	3.000	5.000	156	4.918	153	+ 2·0	32	32
Versec—Kubin-Dunapart	79	...	10.000	1.000	5.000	2.000	7.000	89	....	...	...	79	...
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	2.500	11.800	3.000	13.200	16.000	320	25.328	506	— 36·7	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.200	600	1.000	800	1.800	49	1.940	52	— 5·8	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	75.000	23.200	30.000	46.500	76.500	258	81.689	275	— 6·2	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	30.600	7.800	15.300	15.700	31.000	267	29.682	256	+ 4·3	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	9	1.600	900	800	1.000	1.800	200	1.336	148	+ 35·1	9	9
Zsitvathal-Bahn	45	41	7.500	3.000	3.000	6.000	9.000	200	8.237	201	— 0·5	42	7
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	126.024	203.831	62.489	362.115	424.604	1.106	389.978	1.016	+ 8·9	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.544	44.188	2.303	45.844	48.147	712	49.835	737	— 3·4	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	120	59.231	68.287	17.931	86.193	104.124	868	83.092	692	+ 25·4	120	120
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	703	151.054	250.348	157.775	569.385	727.160	1.033	710.521	1.011	+ 2·2	704	703

Vom 1. Jänner bis 31. October 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. October 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate: 1895 (Gulden)	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
29,174.700	14,157.200	18,088.200	49,031.743	67,119.943	8.888	17,940.431	51,937.767	69,878.198	9.332	— 4·8	10.666	11.198	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
252.300	235.900	104.600	304.406	409.006	6.015	128.504	325.269	453.773	6.673	— 9·8	7.218	8.008	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
197.200	30.050	98.600	60 400	159.000	1.432	105.050	46.958	152.008	1.369	+ 4·6	1.718	1.643	Bács-Bodrogher Com. B.
62.300	18.700	25.500	26.600	52.100	868	26.324	23.647	49.971	833	+ 4·2	1.042	1.000	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
80.300	10.500	32.200	20.800	53.000	646	31.063	18.172	49.235	600	+ 7·7	775	720	Békés-Csanáder Bahn
44.800	18.000	22.400	27.700	50.100	1.022	21.313	31.718	53.031	1.082	— 5·5	1.226	1.298	Békéser Comitatsbahnen
248.700	59.500	99.700	118.200	217.900	1.651	102.713	85.244	187.957	1.416	+ 16·6	1.981	1.699	Biharer Vicinalbahn
57.500	35.900	28.800	52.400	81.200	1.269	41.348	36.555	77.903	1.217	+ 4·3	1.523	1.460	Budapest-Lájosmizse
17.600	14.750	5.100	29.700	34.800	1.450	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.740	. . .	Csetnekthal-Bahn
136.400	40.900	70.100	81.900	152.000	1.143	79.620	77.092	156.712	1.178	— 3·0	1.372	1.414	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar
86.000	38.100	43.000	51.700	94.700	1.661	44.996	42.930	87.926	1.542	+ 7·7	1.993	1.850	Debreczin-Hajdu-Nánás
39.400	7.850	19.700	15.600	35.300	1.070	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.284	. . .	Debreczin—Nagy-Léta
48.200	12.300	24.100	24.800	48.900	940	27.355	18.310	45.665	878	+ 7·1	1.128	1.054	Felek-Fogaraser Bahn
65.700	52.900	31.700	106.300	138.000	2.760	32.112	91.994	124.106	2.482	+ 11·2	3.312	2.978	Gran—Almás-Füzitö
160.800	56.700	129.000	113.800	242.800	3.468	120.963	96.476	217.439	3.106	+ 11·7	4.162	3.727	G. Kikinda-G. Becskerek
168.800	54.600	61.100	109.500	170.600	1.446	72.508	95.166	167.674	1.421	+ 1·8	1.735	1.705	Grosswardein-B.-Vaskoh
248.600	82.600	124.300	165.700	290.000	2.377	134.151	128.813	262.964	2.155	+ 10·3	2.852	2.586	Háromszéker Localb.
17.800	1.350	5.150	2.700	7.850	604	1.545	633	2.178	726	— 16·8	725	871	Hermannst.-N. Disznod
43.600	11.850	21.800	22.700	44.500	1.391	26.143	16.210	42.353	1.323	+ 5·1	1.669	1.588	Hermannst.-Rothenthp.
11.700	6.000	4.950	7.150	12.100	1.008	3.876	5.963	9.839	819	+ 23·1	1.210	983	Hidegkut-Gyönk-Tamási
12.300	7.100	6.150	14.300	20.450	786	1.423	7.412	8.835	1.767	— 55·5	943	2.120	Kaposvár-Mocsolad
88.800	46.300	44.200	72.200	116.400	2.079	38 299	41 506	79.805	1.698	+ 22·4	2.495	2.038	Kaschau-Torna
300	50	150	100	250	250	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	300	. . .	Kecskem.-Füllöpszállás
33.800	26.900	16.900	40.300	57.200	1.271	21.339	41.460	62.799	1.395	— 8·9	1.525	1.674	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
42.000	9.200	21.000	18.400	39.400	1.194	4.817	5.524	10.341	2.068	— 42·3	1.433	2.482	Körös-Belovar Lb.
34.700	10.950	13.950	14.350	28.300	1.230	14.457	14.078	28.535	1.241	— 0·9	1.476	1.489	Kun-St. Marton-Szentes
45.000	32.400	22.500	48.700	71.200	800	25.357	58.588	83.945	943	— 15·2	960	1.132	Máros-Ludás—Bistritz
39.000	34.100	26.000	41.400	67.400	2.042	31.856	34.680	66.536	2.016	+ 1·3	2.450	2.419	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
137.800	34.500	55.500	69.400	124.900	983	50.231	79.413	129.644	1.021	— 3·7	1.080	1.225	Matraer Vicinalbahnen
22.200	5.250	6.750	6.850	13.600	850	8.018	7.227	15.245	953	— 10·8	1.020	1.144	Mezötur-Turkever E.
35.200	23.650	15.600	47 600	63.200	1.541	13.277	51.211	64.488	1.572	— 2·0	1.849	1.886	Murányithalbahn
41.300	31.200	38.400	61.900	100.300	1.760	36.285	65.084	101.369	1.778	— 1·0	2.112	2.134	Nyiregyháza-M.-Szalka
44.600	59.900	11.200	77.900	89.100	4.917	8.715	64.518	73.233	4.068	+ 20·9	5.900	4.882	Petroszény-Lupény
22.600	6.250	11.300	12 500	23.800	2.380	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.856	. . .	Pressburg-Dunaszerdah.
34.800	24.200	17.400	36.800	54.200	1.549	35.770	44.766	80.537	2.301	— 32·7	1.859	2.761	P. Tenyö-K. Szt. Marton
4.300	18.950	1.450	22.750	24.200	1.344	1.080	17.194	18.274	1.015	+ 32·4	1.613	1.218	Ruma-Vrdnik
113.600	76.100	57 500	152.500	210.000	1.721	25.647	55.835	81.482	1.663	+ 3·5	2.065	1.906	Slavonische Localbahn
47.400	20.400	23.100	22.400	45.500	968	24.563	18.161	42)724	909	+ 6·5	1.162	1.091	Somogy-Szobb-Barcs
112.600	32 000	56.300	64.500	120.800	2.279	60.897	61.758	122.655	2.314	— 1·5	2.735	2.777	Steinamanger-Pinkafeld
54.800	5.300	13.700	5.400	19.100	909	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.091	. . .	Steinamanger-Rum
102.800	35.300	51.300	70.700	122.000	2.033	42.123	68.921	111.044	1.851	+ 9·8	2.440	2 221	Száthmar-Nagybánya
33.400	20.900	25.900	30.700	56.600	1.451	26.202	26.889	53.091	1.361	+ 6·6	1.741	1.633	Székler Bahn
13.000	10.800	5.900	21.800	27.700	2.131	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.557	. . .	Stz. Lörincz—Slatina
62.000	8.600	31.000	11.200	42.200	1.140	33.488	5.672	39.160	1.058	+ 7·7	1.368	1.270	Szentes-H.-M.-Vásárhely
46.200	53.400	59.600	102.100	161.700	1.511	56.365	104.756	161.121	1.506	+ 0·3	1.813	1.807	Szilágyságer Eisenb.
6.650	1.000	2.550	1.800	4.350	136	3.440	16.809	20.249	632	— 78·4	163	758	Taraczthal-Bahn
6.400	1.800	3.000	3.700	6.700	957	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.148	. . .	Temesvár-N. Szt. Miklos
317.100	140.000	155.900	279.400	435.300	2.392	133.248	215.847	349.095	2.182	+ 9·6	2.870	2.618	Torontáler Localb.
28.900	17.450	17 000	23.600	40.600	1.269	15.075	21.589	36.664	1.145	+ 10·8	1.523	1.374	Ujszász-Jaszapáther E.
79.800	15.300	39.900	30.600	70.500	892	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.070	. . .	Versec—Kubin-Dunap.
24.400	100.300	29.000	111.500	140.500	2.810	29.616	111.947	141.563	2.831	— 0·7	3.372	3.397	Vinkovce-Brčka
22.900	5.850	10.200	8.650	18.850	509	10.917	7.051	17.968	485	+ 4·9	611	582	Warasdin-Golubovec
484.100	217.700	206.000	435.500	641.500	2.160	216.846	387.751	604.597	2.035	+ 6·1	2.592	2.442	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
245.000	78.700	122.500	157.700	280.200	2.416	129.968	162.195	292.163	2.517	— 4·0	2.899	3.020	Zagorianer Bahn
17.000	8.150	8.500	8.500	17.000	1.889	8.573	3.746	12.319	1.368	+ 38·1	2.267	1.642	Zsebely-Csákovárer Lb.
47.800	20.800	19.200	41.400	60.600	1.443	3.534	11.654	15.188	2.169	— 33·5	1.732	2.603	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
1,107.975	1,805.795	664.957	2,907.479	3,572.436	9.303	646.398	2,888.526	3,534.924	9.206	+ 1·0	11.164	11.047	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
52.802	380.363	24.188	436.153	460.341	6.810	22.967	468.632	491.599	7.272	— 6·4	8.172	8.726	Mohács-Fünfkirchner E
532.904	367.567	160.744	518.642	679.386	5.662	154.452	543.072	697.524	5.813	— 2·6	6.794	6.976	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,578.283	1,904.290	1,491.896	4,831.396	6,323.292	8.982	1,443.114	4,859.962	6,303.076	8.966	+ 0·2	10.778	10.759	Südb.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate October 1895 (Kilometer)	1894 (Kilometer)	Im Monate October 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate October 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. October 1895 (Kilometer)	1894 (Kilometer)
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	58.770	74.350	35.600	112.800	148.400	457	115.500	355	+ 28·7	325	325
Baja-Zombor-Neusatz	145	. . .	16.000	2 000	8.000	4.000	12.000	83	. . . .	. . .	. . .	23	. . .
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	662	5.527	224	8.775	8.999	235	10.784	282	— 16·7	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	635	2.830	170	2.330	2.500	119	1.390	66	+ 80·3	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	6.089	11.815	5.485	21.862	27.347	222	29.202	237	— 6·3	123	123
Budapester Localbahnen	47	42·2	184.928	16.920	26.854	4.876	31.730	675	24.361	577	+ 17·0	47	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	59.553	4.582	6.467	1.066	7.533	942	5.747	718	+ 31·2	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	3.739	3.039	2.711	5.054	7.765	173	6 616	148	+ 16·9	44 8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.304	12.437	802	12.863	13.665	414	17.007	515	— 19·6	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	8.165	1.775	2.118	1.673	3.791	223	3.670	216	+ 3·2	17	17
Gyulafehérvár-Zalathna	38	. . .	5.600	1.100	2.800	2.200	5.000	132	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27	27	14.806	1.555	2.971	1.551	4.522	167	4.178	155	+ 7·7	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	2.062	9.313	266	3.852	4.118	1.211	4.040	1.188	+ 1·9	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	1.985	2.752	356	722	1.078	120	1.181	131	— 8·4	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.406	3.321	1.103	2.608	3.711	371	2.958	296	+ 25·3	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	3.981	1.014	1.173	869	2.042	157	2.110	162	— 3·1	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	7.293	11.109	1.766	16.819	18.585	307	18.099	299	+ 2·7	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	5.028	6.612	2.613	12.370	14.983	176	18.687	275	— 36·0	85	68
Poprádthal-Bahn	15	15	5.675	4.988	1.577	3.662	5.239	349	4.487	299	+ 16·7	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	31.978	17.704	23.012	44.386	67.398	304	56.600	255	+ 19·0	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.635	1.637	358	720	1.078	90	921	77	+ 16·9	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	5	2.380	946	442	894	1.336	134	532	106	+ 26·4	10	0·5
Tatra-Lomnitzer Localbahn [1])	10	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5.8	13	3.600	2	1.050	1.052	181	1.052	181	. . .	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	43	6.400	7.580	1.944	10.635	12.579	293	6.839	159	+ 84·3	43	20
Summe	13.603	12.939	4,571.540	2,694.910	2,639.562	7,637.374	10,276.936	756	10,115.502	782	— 3·3	13.322·5	12.787·2
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.456	16.251	8,530.454	9,228.761	4,883.771	18,434.205	23,317.976	1.417	22,485.939	1.384	+ 2·4	16.405·2	16.082·5
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.603	12.939	4,571.540	2,694.910	2,639.562	7,637.374	10,276 936	756	10,115.502	782	— 3·3	13.322·5	12.787 2
Hauptsumme	30.059	29.190	13,101.994	11,923.671	7,523.333	16,071.579	33,594.912	1.118	32,601.441	1.117	— 0·09	29.728	28.870
Oesterreichische													
Achenseebahn [2])	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn [3])	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn	5·3	5·3	5.083	10	1.839	15	1.854	. . .	1.880	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn [4])	5·7	5·7	659	. . . .	946	. . . .	946	. . .	286	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische Eisenbahnen													
Baden—Vöslau	8·1	3·2	20.693	. . . .	2.460	. . . .	2.460	. . .	941	. . .	. . .	. . .	. . .
Gmunden Bahnhof—Stadt	2·6	2·6	7.493	. . . .	884	. . . .	884	. . .	732	. . .	. . .	. . .	. . .
Lemberger Elektrische Eisenb.	8·3	. . .	280.171	. . . .	14.819	. . . .	14.819	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Mödling—Brühl (vide auch Südbahn-Gesellschaft)	4·0	4·0	10.916	. . . .	1.703	. . . .	1.703	. . .	1.410	. . .	. . .	. . .	. . .
Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten) [5])	1·4	1·4	4.867	. . . .	302	. . . .	302	. . .	107	. . .	. . .	. . .	. . .
Teplitz—Eichwald [6])	8·4	. . .	17.508	. . . .	1.994	. . . .	1.994	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·1	. . .	13.575	. . . .	344	. . . .	344	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf den Laurenziberg in Prag [7])	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Auf die Festung Hohensalzburg	0·2	0·2	10.032	332	680	32	712	. . .	601	. . .	. . .	. . .	. . .
Grazer Schlossbergbahn	0·21	. . .	23.012	. . . .	2.000	. . . .	2.000	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	14.534	7.176	6.780	14.370	21.150	201	28.442	271	— 29·5	105	105
Bosnisch-Herzegow. Staatsbahnen incl. k. und k. Bosna-Bahn	619	544	98.455	64.548	56.160	163.845	220.005	355	225.358	414	— 16·6	610	544

[1]) Der Verkehr bleibt in der Zeit vom 1. October 1895 bis 14. Mai 1896 eingestellt.
[2]) Der Betrieb für die Saison 1895 wurde am 30. September eingestellt.
[3]) Der Zugsverkehr für die Saison 1895 wurde am 15. October eingestellt.
[4]) Der Gesammtverkehr für die Saison 1895 wurde am 15. October eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende October 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. October 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach den Ergebnissen d. abgelaufenen 10 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Selbstständige Localbahnen
483.991	477.578	294.620	784.700	1,079.320	3.321	299.730	716.680	1,016.410	3.127	+ 6·2	3.985	3.752	Arader u. Csánader E.
28.000	3.500	13.900	6.900	20.800	904	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.085	. . .	Baja-Zombor-Neusatz
5.456	63.463	2.375	89.323	91.698	2.394	2.599	96.846	99.445	2.596	— 7·8	2.873	3.115	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
8.264	14.410	3.480	11.480	14.960	712	3.709	15.072	18.781	894	— 20·4	854	1.073	Borossebes-Menyháza
54.376	125.740	54.140	227.222	281.362	2.287	58.757	251.410	310.167	2.522	— 9·3	2.744	3.026	Barcs-Pakraczer E.
2,125.765	96.460	278.170	30.895	309.065	6.576	228.946	14.778	243.724	5.775	+ 13·9	7.891	6.930	Budapester Localb.
546.926	28.354	59.172	7.139	66.311	8.289	48.436	5.983	54.419	6.802	+ 21·9	9.947	8.162	Budapest-Szt. Lörincz
48.753	34.250	39.167	57.101	96.268	2.149	37.684	52.985	90.669	2.024	+ 6·2	2.579	2.429	Eperjes-Bartfeld
34.636	118.766	8.692	124.278	132.970	4.029	7.755	122.291	130.046	3.941	+ 2·2	4.835	4.729	Gölnitzthal-Bahn
80.449	12.341	21.506	15.381	36.887	2.170	21.024	13.254	34.278	2.016	+ 7·6	2.604	2.419	Güns-Steinamanger
7.800	1.400	3.900	2.800	6.700	1.340	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.608	. . .	Gyulafehervar-Zalathna
123.067	11.843	25.246	9.752	34.998	1.296	20.135	5.400	25.535	946	+ 37·0	1.555	1.135	Haraszti-Ráczkev
17.767	17.272	1.992	8.231	10.223	3.007	2.245	8.669	10.914	3.210	— 6·3	3.608	3.852	Holics-Gödinger Localb.
24.075	33.173	4.690	9.837	14.527	1.614	4.662	9.536	14.198	1.578	+ 2·3	1.937	1.894	Késmark-Szepes-Bélá
38.761	21.286	12.700	20.113	32.813	3.281	12.315	17.086	29.401	2.940	+ 11·6	3.937	3.528	Keszthély-B. Szt. György
37.924	10.032	11.945	8.673	20.618	1.586	12.630	8.146	19.776	1.521	+ 4·3	1.903	1.825	Löcsethal-Bahn
64.716	89.802	15.712	151.777	167.489	2.764	17.032	145.018	162.050	2.674	+ 3·4	3.317	3.209	Marmaroser Salzb. A.-G.
44.666	73.952	21.095	169.527	190.622	2.243	14.993	129.371	144.364	2.123	+ 5·7	2.692	2.548	Nagy-Károly-Somkuti
66.991	52.888	20.097	35.798	55.895	3.726	20.192	31.596	51.788	3.453	+ 7·9	4.471	4.144	Poprádthal-Bahn
309.210	138.951	212.980	327.512	540.492	2.435	206.029	295.438	501.467	2.259	+ 7·8	2.922	2.711	Szamosthal-Bahn
19.327	20.067	4.345	10.055	14.400	1.200	4.005	7.322	11.327	944	+ 27·1	1.440	1.133	Szepes-Béla-Podolin
20.401	5.905	3.664	5.352	9.016	902	532	. . . . .	532	1.064	— 15·2	1.082	1.277	Szep. Olaszi-S.Varalja
401	312	77	208	285	143	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	172	. . .	Tatra-Lomnitzer L.B.[1])
119	36.000	21	10.500	10.521	1.813	38	11.150	11.188	1.929	— 6·0	2.176	2.315	Terret-Kowaszna
75.780	75.950	23.796	107.659	131.455	3.057	11.528	44.360	55.888	2.794	+ 9·4	3.668	3.353	Ungthalbahn
41,206.535	22,208.110	23,765.767	63,468.782	87,234.549	6.548	23,352.348	65,654.743	89,007.091	6.961	— 5·9	7.858	8.353	**Summe**
													Recapitulation.
92.255.165	70,225.550	52,223.935	148,001.562	200,225.497	12.205	49,682.130	149,214.819	198,896.949	12.367	— 1·3	14.646	14.840	**Se. d. österr. Eisenb.**
41,206.535	22,208.110	23,765.767	63,468.782	87,234.549	6.548	23,352.348	65,654.743	89,007.091	6.961	— 5·9	7.858	8.353	**Se. d. ungar. Eisenb.**
133,461.700	92,433.660	75,989.702	211,470.344	287,460.046	9.670	73,034.478	214,869.562	287,904.040	9.972	— 3·0	11.604	11.966	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	Achenseebahn[2])
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	Gaisbergbahn[3])
144.640	306	61.565	361	61.927	. . .	58.759	1.086	59.845	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
24.264	14	56.302	17	56.319	. . .	56.445	191	56.636	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn[4])
mit elektrischen Betrieb.													
582.247	. . . . .	69.312	. . . . .	69.312	. . .	22.668	. . . . .	22.668	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden—Vöslau
100.126	. . . . .	13.316	. . . . .	13.316	. . .	4.454	. . . . .	4.454	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.—Stadt
2,710.616	. . . . .	145.426	. . . . .	145.426	. . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
232.192	. . . . .	48.788	. . . . .	48.788	. . .	47.034	. . . . .	47.034	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling—Brühl (vide Südbahn-Gesellsch.)
96.897	. . . . .	6.754	. . . . .	6.754	. . .	4.884	. . . . .	4.884	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)—Bubna (Thiergarten[5])
81.352	. . . . .	6.656	. . . . .	6.656	. . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald[6])
Drahtseilbahnen.													
220.299	. . . . .	5.336	. . . . .	5.336	. . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag[7])
120.838	1.155	17.275	124	17.399	. . .	15.620	150	15.770	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg
321.008	. . . . .	31.681	. . . . .	31.681	. . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
120.490	50.633	51.827	121.467	173.294	1.650	49.400	140.866	190.266	1.812	— 8·9	1.980	2.175	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
884.284	662.503	463.484	1,298.578	1,762.062	2.888	448.951	1,208.456	1,657.407	3.046	— 5·1	3.465	3.655	Bosn.-Herzeg. Staatsb. incl. k. u. k. Bosna-B.

[5]) Der Verkehr für die Saison 1895 wurde am 23. October eingestellt.
[6]) Die restliche 7·071 km lange Strecke Turnerplatz—Eichwald wurde am 5. October eröffnet.
[7]) Der Verkehr für die Saison 1895 wurde ab 4. November eingestellt; für den Monat October ist kein Betriebsausweis eingesendet worden.

Eine Steigerung der Einnahmen haben von den gesellschaftlichen Localbahnen erfahren:
Liesing - Kaltenleutgeben (stärkerer Personen- und Güterverkehr) um . . . . fl. 403
die elektrische Bahn Mödling-Brühl um . . . . fl. 293

Dagegen sind die Einnahmen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg in Folge schwächeren Personen- und Güterverkehres um fl. 1755 zurückgeblieben.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften weisen in Folge stärkeren Personen- und Güterverkehres Zunahmen nach:
die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn von . . . . fl. 9.803
„ Graz-Köflacher Bahn von . . . . . fl. 24.700
„ Localbahn Radkersburg - Luttenberg von . . . . fl. 252

Das Plus der Vicinalbahn Güns-Steinamanger per fl. 121 rührt von dem stärkeren Güterverkehre her.

Dagegen sind in den Einnahmen zurückgeblieben:
die Localbahn Spielfeld-Radkersburg (schwächerer Personen- und Güterverkehr) um fl. 1.755
„ Leoben - Vordernberger Bahn (schwächerer Güterverkehr) um . . . . . fl. 1.311
„ Localbahn Cilli-Wöllan (schwächerer Personen- und Güterverkehr) um . . . . fl. 1.505
„ Barcs-Pakraczer Bahn (schwächerer Güterverkehr) um . . . . fl. 1.855

Die Einnahmen des Jahres 1895 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis inclusive Juli d. J. richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der Ergebnisse für den Monat October 1895 mit jenen des Vorjahres zeigt eine Erhöhung der Einnahmen im Gegenstandsmonate um fl. 6847, von welchen fl. 1320 auf den Personen- und fl. 5527 auf den Gütererkehr entfallen.

Für die Zeit vom 1 Jänner bis 31. October betragen die Mehreinnahmen aus dem Gesammtverkehre fl. 20.535.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses hat in seiner Sitzung vom 4. December den Entwurf des Finanzgesetzes für das Jahr 1896 und eine Resolution in Betreff der Verwendung der Cassenüberschüsse angenommen und schritt sodann zur Berathung von Petitionen und Resolutionen zu verschiedenen Capiteln des Staatsvoranschlages.

Zu einer Resolution des Abg. Dr. Fořt, betreffend die Moldau-Regulirung, ergriff das Wort Obmann Dr. Russ. Er hält den Resolutionsantrag des Referenten nicht für ausreichend. Das Land Böhmen, sowie die Stadt Prag und andere Interessenten werden keinen Anstand nehmen, dieses grosse Werk mit ausreichenden Mitteln zu unterstützen. Wie bei anderen Angelegenheiten, werde es zur Förderung der Sache nur beitragen, wenn die Regierung die Interessentenbeiträge früher sicherstellt, ehe sie an die Reichsvertretung herantrete. Er wünschte deshalb, dass in die Resolution ein Passus aufgenommen werde, welcher die Regierung auffordert, diese Interessentenbeiträge des Landes und der Adjacenten mit Beschleunigung sicherzustellen, um so das ganze Werk der Vollendung näher zu bringen.

Diesem Wunsche wurde entsprochen.

Abg. Dr. Kaizl verlangte ebenfalls die möglichste Beschleunigung der Regierungsaction, damit die diesbezüglichen Angelegenheiten noch in der bevorstehenden Landtagssession in Böhmen finalisirt werden können, und wünscht überhaupt eine energische und wohlwollende Action, damit endlich die Schiffahrt zwischen Prag und Aussig ermöglicht werde.

Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Graf Badeni bemerkte, dass das Project betreffend die Canalisirung der Moldau und Elbe sammt dem bezüglichen Kostenvoranschlage im Monate October an das Ministerium des Innern gelangt ist und dass die Prüfung dieses Projectes bereits vorgeschritten erscheint. Es besteht die Absicht, bezüglich der Beitragsleistung des Landes zu den Kosten dieser Canalisirung schon in der nächsten Session des Landtages an denselben heranzutreten.

Nach Erledigung einer weiteren grossen Reihe von Resolutionen und Petitionen wurde die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates October 1895.) Zu den mit Ende des Monates September in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 440·096 km sind im Verlaufe des Monates October durch den Baubeginn des zweiten Geleises in der Strecke Skwarzawa—Zloczów der Staatsbahnlinie Lemberg—Zloczów 13·600 km, ferner durch den Baubeginn des Loses IIe zwischen km 5·030 und 5·200 der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn 0·170 km und durch den Baubeginn der Localbahn Zwittau-Polička 19·200 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Staatsbahnlinie Troppau—Reichsgrenze gegen Ratibor sammt Erweiterung der Station Troppau mit 2·700 km, ferner die Localbahn Kojetein-Tobitschau mit 11·968 km, die Localbahn Nakři-Netolitz—Stadt Netolitz mit 13·740 km und schliesslich die Strecke Teplitz—Turnerpark der elektrischen Localbahn Teplitz-Eichwald mit 8·300 km. Da die ursprünglich mit 25·834 km projectirte Baulänge der Localbahn Waidhofen-Hollenstein (Ybbsthalbahn) nunmehr mit 25·894 km festgesetzt wurde, so verblieben sonach mit Schluss des Monates October 435·918 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 181·568 km auf Staatsbahnen, 20·460 km auf private Hauptbahnen und 233·890 km auf Localbahnen entfallen. Der Bauvollendung waren im Laufe des vorbezeichneten Monates entgegengereift die elektrische Localbahn Bielitz-Zigeunerwald und die Localbahn Lemberg (Kleparow)-Janów (seither eröffnet); die Bauvollendung der Localbahn Beneschau-Wlaschim und Salzburg-Lamprechtshausen ist in nächster Zeit zu erwarten. Die Zahl der im Monate October beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug trotz der vorgerückten, dem Baue ungünstigen Jahreszeit noch immer 18.480, gegen 19.340 im Vormonate, das sind 43 Arbeiter pro Kilometer. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 130 vom 7. November.)

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Errichtung einer Verladerampe und eines Verladeplatzes in Ossegg-Riesenberg: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Verladerampe und eines Verladeplatzes in der Station Ossegg-Riesenberg für den 7. December anberaumt. [G.-I.-Z. 22.941.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Deutschbrod—Liebau: Herstellung von Schneeschutzanlagen: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Chrudim hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung definitiver Schneeschutzanlagen in der Strecke Deutschbrod—Rossitz in den Gemeinden Vojtechov und Holetin für den 4. December anberaumt. [G.-I.-Z. 22.540.]

— Ergänzung einer Desinfectionsanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Königgrätz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Ergänzung der Desinfectionsanlage in der Station Königgrätz für den 9. December anberaumt. [G.-I.-Z. 22.940.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Bauliche Herstellung in Alt-Paka: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Jičín hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung von Desinfectionsanlagen in der Station Alt-Paka für den 9. December anberaumt. [G.-I.-Z. 23.071.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Stellwerkshütten in mehreren Stationen.) Bei den Central-Sicherungsanlagen in den Stationen Wolkersdorf, Neubau-Kreuzstätten und Mistelbach wurden Stellwerkshütten hergestellt. [21. November, Z. 63.194.]

— (Geleisevermehrung in Brünn.) Im Fabrikshofe der Ersten Brünner Maschinen-Fabriksgesellschaft in Brünn wurde eine Erweiterung der bestehenden Geleiseanlage vorgenommen. [18. November, Z. 62.344.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. Leitha: Stellwerkshütte in Grammat-Neusiedl.) In der Station Grammat-Neusiedl wird für den 15theiligen Centralapparat eine Stellwerkshütte aufgestellt. [21. November, Z. 68.122.]

— (Stellwerkshütten.) Für die Sicherungsanlage in der Station Wilfleinsdorf wurden zwei Stellwerkshütten hergestellt. [30. October, Z. 63.195.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Objecte im Fabrikshofe in Halbstadt.) Im Zuge der Schleppbahn der Firma B. Schroll's Sohn in Halbstadt, und zwar im Fabrikshofe daselbst, wurden zwei gewölbte Objecte, welche zur Durchführung von zwei unterirdischen Gängen dienen, hergestellt. [21. November, Z. 61.660.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn - Gesellschaft. (Linie Aussig—Komotau: Verlängerung von Verladegeleisen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung der Verladegeleise am Doblhoff II.-Schachte der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft für den 7. December anberaumt. [G.-I.-Z. 23.002.]

Kleinbahn Teplitz-Eichwald. (Aufnahmsgebäude in Ober-Eichwald: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat bezüglich des Projectes für die Errichtung eines Aufnahmsgebäudes und einer Wagenremise in der Endstation Ober-Eichwald der Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Teplitz nach Eichwald den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 69.253.]

Projectirte Localbahn Zdounek-Nemotitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf die am 1. und 2. October durchgeführte Trassenrevision bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Zdounek der Linie Kremsier—Zborowitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Nemotitz der Linie Brünn—Vlarapass der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 61.780.]

Projectirte Localbahn Freistadt-Leonfelden. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 26. November die k. k. Statthalterei in Linz beauftragt, hinsichtlich des von Franz Kastner, Bürgermeister in Leonfelden, vorgelegten Vorprojectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von Freistadt nach Leonfelden im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 66.965.]

Valsuganabahn. (Bauherstellung.) Das von der Bauunternehmung der Valsuganabahn vorgelegte Project für das ebenerdige Wohngebäude in der Station Grigno wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Innsbruck mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 65.826.]

Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald. (Bauherstellungen in Bielitz.) Das vom Actionscomité der Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Bielitz-Zigeunerwald vorgelegte Project für eine Wagenremise mit darin befindlicher Reparaturwerkstätte und angebautem Arbeiteraborte wurde gutgeheissen und an die k. k. Landesregierung in Troppau zur Amtshandlung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 67.750.]

Ausland.

Russland. (Transport von Vieh und leicht verderblichen Waaren.) Bei der grossen Bedeutung, die die Schnelligkeit des Transportes für Hornvieh und leicht verderbliche Waaren hat, und namentlich bei einem Lande von der Ausdehnung Russlands für sich in Anspruch nimmt, ist es nicht uninteressant, die Arbeiten und Beschlüsse zu verfolgen, die von dem Congress der Vertreter der russischen Eisenbahnen ausgeführt, bezw. gefasst worden sind, um den schnellen Transport der vorgenannten Güter zu fördern. Zunächst hat eine Commission Angaben gesammelt über die Anzahl der in Petersburg eintreffenden Eilgutsendungen, sowie auch darüber, in welcher Weise auf unseren Eisenbahnen Eilgüter befördert werden, in welchen Zügen, mit welcher Durchschnittsgeschwindigkeit u. s. w. Aus den von der Nikolai-Bahn Petersburg-Moskau mitgetheilten Angaben über 1328 Sendungen, die vom 1. Mai bis zum 12. Juli 1895 abgefertigt wurden, ging hervor, dass die rasch verderbenden Frachten überhaupt 67 bis 80 pCt. aller Eilgüter ausmachen, dass solche Frachten nach Petersburg nicht nur in beschleunigten Zügen zugestellt werden, sondern sogar zum grössten Theile in Passagierzügen (über 60 pCt.) und zuweilen in gewöhnlichen Waarenzügen (bis 15 pCt.), und dass endlich die Durchschnittsgeschwindigkeit der Zustellung solcher Frachten bei Beförderung derselben durchgängig in Passagier- oder gemischten Zügen bis 500 Werst per Tag betrug, jedoch bei Beförderung theils in Passagier- theils in Waarenzügen zwischen 290 und 375 Werst schwankte. Aus den Angaben anderer Eisenbahnen ging hervor, dass die Geschwindigkeit der Beförderung zwischen 275 und 498 Werst per Tag schwankte; zur Uebergabe der Frachten von einer Bahn auf die andere gehen durchschnittlich 6 Stunden verloren. Auf Grund dieser Angaben kam die Commission zu dem Schlusse, dass die Eisenbahnen in Bezug auf die Zustellung von Eilgütern sehr günstige Resultate erzielt haben. Die Commission hielt daher auch die Einführung beschleunigter Züge für überflüssig, da diese Züge keinen wesentlichen Nutzen bringen würden, insofern als leicht verderbliche Artikel auch bei dieser Geschwindigkeit sich nicht halten würden.

Der Congress beschloss daher, für den Transport von Vieh und leicht verderblichen Waaren die folgende Geschwindigkeit festzusetzen: für den Viehtransport bei Entfernungen bis 1250 Werst auf 250 Werst per Tag, während Entfernungen, die 1250 Werst übersteigen, obligatorisch mit einer Geschwindigkeit von 350 Werst per Tag zurückzulegen sind, wobei nicht volle 350 Werst bei der Berechnung für voll angenommen werden. Ebenso ist auch für die Berechnung der Geschwindigkeit des Transportes von leicht verderbenden Waaren, die mit sogenannter grosser Geschwindigkeit befördert werden, eine andere Formel festgesetzt worden. Früher wurde geplant: bei Entfernungen bis 500 Werst 300 Werst per Tag, bis 1000 Werst 325 Werst, bis 1700 Werst 350 Werst und über 1700 Werst 400 Werst per Tag. Nach der neuen Formel ist bei einer Entfernung bis 600 Werst eine Geschwindigkeit von nicht weniger als 300 Werst per Tag obligatorisch oder für die ganze Strecke eine solche von 2 Tagen; Entfernungen von mehr als 600 und bis 1800 Werst müssen mit einer Geschwindigkeit von nicht weniger als 400 Werst per Tag zurückgelegt werden, folglich muss die ganze Strecke durchlaufen werden in 2 + 3 = 5 Tagen; Strecken, die 1800 Werst übersteigen, müssen mit einer Geschwindigkeit von nicht weniger als 500 Werst per Tag zurückgelegt werden, so dass z. B. eine Entfernung von 2800 Werst in nicht mehr als 7 Tagen zurückgelegt sein muss (2 Tage für 600 Werst, für die folgenden 1200 Werst 3 Tage und für die übrigen 1000 Werst 2 Tage). Der Congress hat sich auch dahin geäussert, dass als Moment des beendigten Transportes nicht die Zeit des Eintreffens einer Fracht auf der Bestimmungsstation angesehen werde, sondern der Zeitpunkt, wenn das Abladen aus den Wagen beendigt ist. Ausserdem fasste der Congress den Beschluss, dass die neuen Bedingungen des beschleunigten Transportes auch auf die Eisenbahnen mit schwachem Verkehr Anwendung finden, nur unter der Bedingung, dass die Entfernungen solcher Eisenbahnen sowohl zur Berechnung des Zustellungstermines, als auch zur Vertheilung dieses Termines unter die einzelnen Bahnen nach dem Massstabe von anderthalb berechnet werden.

Zur Annahme und Ausgabe der Frachten soll ein Tag hinzugeschlagen werden, und zur Uebergabe der Frachten von einer Bahn auf die andere sind 6 Stunden berechnet, wobei dieser Termin für die Uebergabe verdoppelt wird bei complicirten Uebergaben in Moskau und Warschau und beim Uebersetzen über grosse Flüsse, und endlich anstatt der Festsetzung eines Termins für die Abfahrt und Ankunft der Züge in den Stationen St. Petersburg, Moskau, Warschau, Lodz, Odessa, Riga, Kiew und Charkow die Ausgabe leicht verderbender Waaren bis 11 Uhr Nachts vorzunehmen und auf allen übrigen Stationen bis 8 Uhr Abends. Ausserdem sollen auf städtischen Stationen, bei Kenntniss der Adresse der Empfänger, ihnen Mittheilung gemacht werden vom Eintreffen ihrer Fracht.

Uebrigens ist die Frage, ob dieser Modus, demzufolge für

die Abfertigung und Uebergabe der Güter eine bestimmte Zeitdauer zugeschlagen wird, beibehalten werden soll, noch nicht endgiltig zum Austrage gekommen, vielmehr sind auf dem Congresse Stimmen laut geworden, die für diese Fristberechnung die folgende Formel eintreten lassen wollen. Es soll nämlich bei leicht verderblichen Waaren für die Abfertigung zur Gesammtstrecke 400 Werst hinzugezählt, und für jede Uebergabe von einer Bahn auf die andere 100 Werst hinzugeschlagen werden, während bei Vieh für die Abfertigung und Uebergabe des zu befördernden Viehs zur Gesammtentfernung hinzugezählt werden: 100 Werst für die Uebergabe und für die Abfertigung 150 bis 225 Werst.

Es würde durch eine solche Berechnungsweise der Lieferfristen allerdings eine Vereinfachung eingeführt werden, weil die Berechnung der Dauer eine einheitliche werden würde. Denn während der Beamte gegenwärtig zunächst für die wirkliche Entfernung die Anzahl der zulässigen Tage berechnen muss, welche die Waare unterwegs sein darf und darauf für die Verladung und die Uebergabe von Bahn zu Bahn die Anzahl Tage zusammen- und hinzurechnen muss, wäre in Zukunft nach der neuen Formel nur die Gesammtzahl der zur Berechnung zu ziehenden Wersten und nach diesen sofort die zulässige Lieferungsdauer festzustellen.

(„Ztg. d. V. D. E.-V.")

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXVIII. Stückes.) Das am 2. December herausgegebene CCXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 1638: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. November 1895, Z. 188.770, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Comitate Modruš-Fiume in Croatien-Slavonien nach Böhmen.

Nr. 1639: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 27. November 1895, Z. 15.943, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Mastschweinen aus dem Comitate Modruš-Fiume in Croatien-Slavonien nach Krain.

Nr. 1640: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 28. November 1895, Z. 13.884, betreffend die Zulassung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Modruš-Fiume in Croatien-Slavonien nach Salzburg.

Nr. 1641: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 27. November 1895, Z. 41.868, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schlachtschweinen aus Ungarn, Croatien-Slavonien, dem Occupationsgebiete und Galizien nach Olmütz.

Nr. 1642: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 29. November 1895, Z. 189.195, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus Steiermark nach Böhmen.

Nr. 1643: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 28. November 1895, Z. 22.541, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den politischen Bezirken Czernowitz Stadt und Land, Kotzman und Storozynetz in der Bukowina nach Schlesien.

Nr. 1644: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 29. November 1895, Z. 22.522, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1645: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 30. November 1895, Z. 34.863, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 1646: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 29. November 1895, Z. 20.284/II, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Modruš-Fiume in Croatien-Slavonien nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CCXXIX. Stückes.) Das am 3. December herausgegebene CCXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1647: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 1. December 1895, Z. 34.998, betreffend das Verbot des Einbringens lebender Schweine aus dem Comitate Szatmar in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 1648: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. November 1895, Z. 31.046, an alle politischen Landesbehörden, betreffend die Einfuhr von Schlachtvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Bayern.

Nr. 1649: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. November 1895, Z. 34.695, an alle politischen Landesbehörden, betreffend die Wiedereröffnung des Viehmarktes in St. Margarethen in der Schweiz.

Nr. 1650: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 9. October 1895, Z. 11.498, womit Punkt 7 der Verordnung vom 13. August 1894, Z. 7778, betreffend die Abhaltung von thierärztlichen Controltagen in den k. k. Grenzzollämtern des Herzogthums Salzburg, abgeändert wird.

Nr. 1651: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. December 1895, Z. 114.881, betreffend die Anordnung von veterinärpolizeilichen Massregeln aus Anlass der Constatirung der Schweinepest im Comitate Szatmar in Ungarn.

Nr. 1652: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. December 1895, Z. 114.571, betreffend die Sperre der Bezirke Bosnisch-Gradiska und Banjaluka gegen den Ab- und Zutrieb von Schweinen.

— (Inhalt des CCXXX. Stückes.) Das am 4. Devember herausgegebene CCXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1653: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 22. November 1895, Z. 96.164, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Territorium der kgl. Freistadt Szegedin in Ungarn nach Galizien.

Nr. 1654: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 25. November 1895, Z. 93.562, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehrs mit Borstenvieh in mehreren Gebieten Galiziens.

Nr. 1655: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. November 1895, Z. 20.272, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus dem rumänischen Districte Neamtzu in und durch die Bukowina.

Nr. 1656: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 28. November 1895, Z. 23.948/IV, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Modruš-Fiume in Croatien-Slavonien in das Küstenland.

Nr. 1657: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. December 1895, Z. 98.917, betreffend den Verkehr mit Handels-(Futter-)Schweinen in Niederösterreich.

Nr. 1658: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. December 1895, Z. 115.242, betreffend die Behebung der Beschränkungen im Verkehre mit Klauenthieren aus dem Kronlande Salzburg nach Niederösterreich.

Nr. 1659: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 2. December 1895, Z. 113.761, betreffend die Auflassung der Beschränkungen im Verkehre mit Klauenthieren aus den politischen Bezirken Sanok und Chrzanow in Galizien nach Niederösterreich.

— (Inhalt des CCXXXI. Stückes.) Das am 5. December herausgegebene CCXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1660: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 2. December 1895, Z. 14.057, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin und dem Comitate Szatmar in Ungarn nach Salzburg.

Nr. 1661: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. December 1895, Z. 191.180, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Szatmar in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1662: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. December 1895, Z. 190.484, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1663: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 22. November 1895, Z. 94.784, betreffend die Regelung der Einfuhr von Schweinen aus Galizien nach Wien St. Marx.

Nr. 1664: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 1. December 1895, Z. 22.656, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Szatmar in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1665: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 30. November 1895, Z. 15.624, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von lebenden Mastschweinen aus dem Comitate Modruš-Fiume in Croatien-Slavonien nach Villach in Kärnten.

Nr. 1666: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 1. December 1895, Z. 15,822, betreffend das Einfuhrverbot für lebende Schweine aus dem Comitate Szatmar und dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1667: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 28. November 1895, Z. 29.900, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Modruš-Fiume in Croatien-Slavonien nach Tirol und Vorarlberg.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag IX zur Tarifübersicht.

Zur Uebersicht der Personen-, Gepäck- und Gütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1895 gelangt der Nachtrag IX, enthaltend die bis 1. December 1895 eingetretenen Aenderungen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von je 10 kr. bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 2. December 1895. [941]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages VII zum Localgütertarife Theil II, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Beneschau-Wlaschim gelangt zum Localgütertarife Theil II, Heft 1 (Neuauflage vom 1. Jänner 1895), der Nachtrag VII zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Tarif und Kilometerzeiger für die Localbahn Beneschau-Wlaschim.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 4. December 1895. [942]

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Neues Tarifheft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1 (Gemeinschaftliches Heft) für den obenbezeichneten Eisenbahnverband in Kraft.

Gleichzeitig gelangt das vom 1. August 1893 giltige gleichnamige Tarifheft sammt den Nachträgen I—III zur Aufhebung.

Da das neue Tarifheft (auf Seite 7) generelle Bestimmungen hinsichtlich des Auf- und Abladens der Güter enthält, sind sämmtliche diesbezüglich in den Tarifheften 2 und 3, resp. im Nachtrag I zum Tarifheft 2 vorgesehenen Bestimmungen als ungiltig zu streichen.

Exemplare des neuen Tarifheftes 1 sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 40 Pfg. = 50 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 4. December 1895. [943]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifirung von Schleifholz.

Die im Nachtrag V zum Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Tarifhefte I vom 1. Juni 1892 mit Giltigkeit vom 15. Juli bis 31. December 1895 veröffentlichten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für die Beförderung von Schleifholz ab Adolfsthal, Gojau u. s. w. nach Mosel, Berthelsdorf b. Freib. und Pirna bleiben unter den gleichen Bedingungen über den 1. Jänner 1896 hinaus bis auf Weiteres in Wirksamkeit.

Wien, am 4. December 1895. [944]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Berichtigungsblattes zu Tarif Theil II, Heft 3.

Zu dem Tarife Theil II, Heft 3 vom 1. April 1895 ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches anderweits ermässigte Frachtsätze zum Ausnahmetarif Nr. 18/B für die Beförderung von todtem Geflügel und todtem Wild als Frachtgut enthält.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 4. December 1895. [945]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des I. Nachtrages zu dem vom 1. September 1895 giltigen Ausnahmetarif Nr. I für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Umschlag in Wien oder Passau.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1896 gelangt der oben bezeichnete Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 4. December 1895. [946]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung eines neuen Anhanges zum Localgütertarife vom 15. August 1889.

Mit 1. Jänner 1896 tritt ein neuer Anhang zum Localgütertarif vom 15. August 1889, enthaltend ermässigte Kartirungssätze für specielle Artikel in einzelnen Relationen in Wirksamkeit.

Durch denselben wird der Anhang vom 1. Jänner 1895 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der neuen Tarifvorlage können bei der Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, bezw. durch die gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 10 kr. per Stück bezogen werden.

Prag, am 3. December 1895. [947]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Halte- und Ladestellen Grosshof, Uhřitschitz und Loboditz.

Die Abfertigungsbefugnisse der auf der Localbahn Branowitz-Pohrlitz gelegenen Halte- und Ladestelle Grosshof, dann der auf der Localbahn Kojetein-Tobitschau gelegenen Halte- und Ladestellen Uhřitschitz und Loboditz, in denen gegenwärtig Güter im Verkehre mit anderen Stationen als jenen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen zur Auf-, bezw. Abgabe nicht zugelassen sind, werden mit Giltigkeit vom 15. December 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege in der Weise erweitert, dass von dem vorbezeichneten Datum in diesen Halte- und Ladestellen Güter auch im Verkehre mit dem Auslande auf-, bezw. abgeliefert werden können.

Wien, am 4. December 1895. [948]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Gebührenberechnung rücksichtlich der Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien (Wiener Verbindungsbahn und Donauuferbahn) für solche Güter, die in Wien St.E.G. zur Abgabe gelangen und mit neuen Frachtbriefen zur Weiterbeförderung aufgegeben werden.

Für Güter, die in Wien St.E.G. über die Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anlangen und mit neuen Frachtbriefen auf die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien oder darüber hinaus weitergesendet werden, resp. aus der umgekehrten Richtung in Wien St.E.G. ankommen und mit neuen Frachtbriefen nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder darüber hinaus zur Weiterbeförderung gelangen, treten, insoweit es sich um Sendungen handelt, bei welchen die Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, hinsichtlich der Frachtberechnung für die Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen (Wiener Verbindungsbahn und Donauuferbahn) die nachstehenden Bestimmungen unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifvorschriften in Kraft.

1. Erfolgt die Weitersendung vor stattgefundener Ausladung, resp. Einlagerung, so werden statt der nach dem Gebührentarife der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien für Wien St.E.G. loco zu berechnenden Frachtsätze die für Wien St.E.G. transit für die gleiche Tarifclasse und Relation giltigen Frachtsätze in Anwendung gebracht.

2. Im Falle jedoch die Weitersendung nach bereits erfolgter Abladung, resp. Einlagerung erfolgt, so werden an Stelle der nach dem Gebührentarife der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien berechneten Frachtsätze für Wien St.E.G. loco die für Wien St.E.G. transit bezüglich derselben Tarifclasse und Relation giltigen Frachtsätze zuzüglich 4 Kreuzer = 8 Heller per 100 kg in Anwendung gebracht.

Die Frachtberechnung im Sinne des Vorstehenden erfolgt:

ad 1) im Kartirungswege, dagegen

ad 2) im Reclamationswege,

und zwar gegen Vorlage der Frachtbriefe, mit welchen die Sendungen bis Wien St.E.G. befördert wurden, und der correspondirenden Duplicat-Frachtbriefe ab Wien St.E.G., welche Documente spätestens drei Monate vom Tage der Weitersendung der bezüglichen Transporte von Wien St.E.G. bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einzureichen sind, widrigenfalls Rückvergütungsansprüche aus vorstehendem Titel nicht berücksichtigt werden.

Wien, am 5. December 1895. [949]

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Juni 1895 giltigen Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Korneuburg wird in der Abtheilung B auf Seite 33 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 6 a bei der Station Schabatz von 203 Centimes auf **303** Centimes berichtigt.

Wien, am 5. December 1895 [950]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Tarifirung von Kabeln.

Die Classification für Kabeln etc. der Pos. 857/462 des Tarifes für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr, giltig ab 1. August 1888, Theil I, ist mit Wirksamkeit ab 1. December 1895, wie folgt, abgeändert worden:

	Stückgut	Allgemeine und Specialtarife		Ausn.-Tarife	
		5	10	5	10
Kabeln etc. . .	1 und A.-T. 2/a	A	B	2/e	2/h

Wien, am 4. December 1895. [951]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Neue Nachträge.) Die am 1. November 1895 zur Einführung gelangten Nachträge XII zu Heft Nr. 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes Theil II vom 1. August 1891 gelten auch für die Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen im Belgisch-Bayerischen Verkehr, soweit der Inhalt der Nachträge diese Stationen betrifft.

— Die Ausnahmetarifirung von Rohmargarin wird mit 31. December 1895 aufgehoben. Der genannte Artikel ist unter den Gütern des Ausnahmetarifes a² zu streichen.

Tarif für den deutschen Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) vom 15. April 1893. (Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung.) Es wird bekanntgegeben, dass der Hafenplatz Mersina für cholerafrei erklärt ist und somit Güter zur Beförderung nach diesem Hafen wieder angenommen werden können.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2190	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle			Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclam. Firma als Versenderin lautend, spätestens bis 31. März 1897 vorzulegen	
				Franz Josef-Stollen	Prag St.E.G.				54·2	42·4	11·8			
				Karbitz					49·0	42·0	7·0			
				Mariaschein					50·4	42·0	8·4			
				Schwaz-Kuttowitz					55·0	43·2	11·8			
				Schönfeld					48·2	42·0	6·2			
				Teplitz					52·6	42·0	10·6			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					47·8	42·0	5·8			
				Ullersdorf					54·2	42·4	11·8			
				Franz Josef-Stollen	Prag Oe.N.W.B.				58·0	42·4	15·6			
				Karbitz					52·8	42·0	10·8			
				Mariaschein					54·2	42·0	12·2			
				Schwaz-Kuttowitz					58·8	43·2	15·6			
				Schönfeld					52·0	42·0	10·0			
				Teplitz					56·4	42·0	14·4			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					51·6	42·0	9·6			
				Ullersdorf					58·0	42·4	15·6			
				Franz Josef-Stollen	Prag B.N.B.				62·0	42·4	19·6			
				Karbitz					56·8	42·0	14·8			
				Mariaschein					58·2	42·0	16·2			
				Schwaz-Kuttowitz					62·8	43·2	19·6			
				Schönfeld					56·0	42·0	14·0			
				Teplitz					60·4	42·0	18·4			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					55·6	42·0	13·6			
				Ullersdorf					62·0	42·4	19·6			
2191	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle			Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen. Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens bis 31. März 1897 vorzulegen	
				Bilin k.k.St.B.	Bubenč St.E.G.				55·8	50·0	5·8			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					57·0	52·4	4·6			
				Dux und Dux-Ladowitz					55·0	49·4	5·6			
				Franz Josef-Stollen	Bubna St.E.G.				54·2	48·4	5·8			
				Holtschitz-Seestadtl	Bubenč St.E.G.				58·0	54·0	4·0			
				Karbitz	Bubenč St.E.G. Bubna St.E.G.				49·0	48·0	1·0			
				Mariaschein					50·4	48·0	2·4			
				Schwaz-Kuttowitz					55·0	49·2	5·8			
				Schönfeld					48·2	48·0	0·2			
				Teplitz					52·6	48·0	4·6			
				Triebschitz	Bubenč St.E.G.				57·6	53·4	4·2			
				Ullersdorf					54·2	48·4	5·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2192	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf	Lieben Oe.N.W.B.	**2500 Tonnen Minimalquantum.** Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg 52·0 54·4 51·4 50·4 56·0 50·0 50·0 50·0 51·2 50·0 55·4 50·0 50·4	 48·0 50·4 47·4 46·4 52·0 46·0 46·0 46·0 47·2 46·0 51·4 46·0 46·4	 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis längstens 31. März 1897 vorzulegen	
2193	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf	Lieben St.E.G.	**2500 Tonnen Minimalquantum.** Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen für 10000 kg 52·0 54·4 51·4 50·4 56·0 50·0 50·0 50·0 51·2 50·0 55·4 50·0 50·4	 48·0 50·4 47·4 46·4 52·0 46·0 46·0 46·0 47·2 46·0 51·4 46·0 46·4	 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis längstens 31. März 1897 vorzulegen	
2194	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Tabakfabrikate	Schlackenwerth	Falkenau a. d. Eger	1. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	27·0 Kreuzer ö. W.	25·0 Kreuzer ö. W.	2·0 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1897	Bei Nichteinhaltung der nebenstehenden Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet

2195 Buschtěhrader Eisenbahn

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1896 gelangt für die zur Neuanlage eines Hochofens in Kladno dienenden Baumaterialien als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Altkladno bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2196	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen (rücksichtlich der Linien des Abschnittes A ihres Localgütertarifes, Theil II, Heft 1 und Heft 2), Südbahn-Gesellschaft (rücksichtlich ihrer österr. Strecken), Kaiser Ferdinands-Nordbahn, österr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, böhm. Commercialbahnen, Eisenbahn Wien-Aspang, Buschtěhrader Eisenbahn, böhm. Nordbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kupfervitriol aus der Pos. V—2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I und Krystall-Azurin, beide Artikel mit der Bestimmung zur Bekämpfung der Peronospora viticola und Peronospora infestans	a) Im Localverkehre von und nach allen Stationen der nebenstehend angeführten Bahnen, bezw. Bahnlinien		Aufgabe als Frachtgut unter Beachtung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Der Absender muss ein von der betreffenden Landwirthschafts-Gesellschaft oder dem zuständigen Landesculturrathe, bezw. der Landesculturraths-Section für jede Sendung besonders ausgestelltes Certificat, wodurch zweifellos nachgewiesen wird, dass die Sendung für einen oder mehrere Landwirthe (deren Namen und Wohnort im Certificate angeführt zu sein haben) zur Bekämpfung der Peronospora viticola oder der Peronospora infestans bestimmt ist, als Begleitschein beibringen und muss überdies auch die Sendung an einen im Certificate genannten Landwirth direct adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	50 Percent Nachlass von dem Frachtsatze der jeweils normal zur Anwendung gelangenden Tarifclasse		Ad a) im Kartirungswege		Die Frachtrückvergütung für Sendungen in den Relationen ad b) erfolgt nur nach Massgabe der Differenz zwischen den aus dem directen Tarife entfallenden und den um 50 Percent ermässigten Frachtsätzen der Localtarife der einzelnen Bahnverwaltungen
				b) Im directen Verkehre von und nach allen Stationen der nebenstehend angeführten Bahnen, bezw. Bahnlinien untereinander								Ad b) im Rückvergütungswege	Ad b) Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1897 zu bewirken ist	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
2197	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol und Prachowitz	Bodenbach (St.E.G.) trs.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für die Tragfähigkeit, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens **Fünftausend Tonnen.**	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Kalksteine vom 1. Mai 1892 sammt Nachtrag I	40·3	34·4	5·9	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1897	*) Der Refactiesatz von Kalk-Podol und Prachowitz nach Libňoves von 13·8 kr. und nach Nimburg von 15·8 kr. pro 100 kg gilt nur für solche Kalkstein-Sendungen, welche an Etablissements adressirt sind, die mit der Station Libňoves, respective Nimburg (Oe.N.W.B.) in directer Schienenverbindung stehen.
					Libochowic				40·0	30·2	9·8			
					Lobosic				40·0	30·2	9·8			
					Theresienstadt				40·0	29·2	10·8			
					Hrobec				40·0	28·2	11·8			
					Raudnic				39·7	28·2	11·5			
					Beřkowitz-Melnik				29·2	26·0	3·2			
					Lužec				34·4	26·0	8·4			
					Kralup (St.E.G.)				29·2	19·2	10·0			
					Svoleňoves				31·2	23·2	8·0			
					Welwarn				31·2	23·2	8·0			
					Bubna				22·4	20·7	1·7			
					Auwal				22·4	20·7	1·7			
					Böhm.-Brod				22·4	20·7	1·7			
					Sadska				24·4	21·7	2·7			
					Peček				22·4	20·7	1·7			
					Plaňan				27·4	25·7	1·7			
					Svojšic				30·4	25·7	4·7			
					Kaufim				30·8	25·7	5·1			
					Casmuk				32·4	25·7	6·7			
					Gr.-Bečvár				32·4	25·7	6·7			
					Cerhenic				22·4	16·7	5·7			
					Velim				20·4	15·7	4·7			
					Kolin (St.E.G.) loco				16·4	11·8	4·6			
					Kolin (Oe.N.W.B.) loco				—	11·8	—			
					Elbeteinitz				15·4	13·7	1·7			
					Přelouč				11·4	10·7	0·7			
					Choltic				7·8	7·0	0·8			
					Pardubitz (St.E.G.)				14·4	12·7	1·7			
					Dasic				18·4	16·7	1·7			
					Moravan				19·4	17·7	1·7			
					Hohenmauth				27·4	25·7	1·7			
					Cerekvic-B.-Hruschau				30·4	28·7	1·7			
					Mochow				30·4	21·7	8·7			
					Taušim				30·4	21·7	8·7			
					Gutwasser				33·3	31·6	1·7			
					Sadova-Dohalic				31·8	30·1	1·7			
					Dymokur				35·5	30·3	5·2			
					Kopidlno				39·5	34·3	5·2			
					Königstadtl				38·0	30·3	7·7			
					Libaň-Psinic				39·5	34·3	5·2			
					Ronow-Woskořinek				28·3	23·1	5·2			
					Rožďalovic				35·5	30·3	5·2			
					Unter-Bautzen				40·8	35·6	5·2			
					Hochwessely				37·2	28·6	8·6			
					Adlerkosteletz				30·0	24·5	5·5			
					Chlumetz				25·5	17·3	8·2			
					Chrast				19·0	13·0	6·0			
					Chrudim				14·4	10·9	3·5			
					Černožic				25·3	22·1	3·2			
					Dobřenic-Sirovatka				25·5	20·6	4·9			
					Doudleb				30·4	25·2	5·2			
					Jičin				32·2	25·7	6·5			
					Königgrätz				22·5	19·3	3·2			
					Libic				19·9	13·2	6·7			
					Libňoves *)				22·5	13·8*)	8·7			
					Neubidschow				27·3	19·8	7·5			
					Nimburg (Oe.N.W.B.) loco *)				21·7	15·8*)	5·9			
					Obora				29·1	22·4	6·7			
					Poděbrad				20·7	14·0	6·7			
					Předměřic				23·6	20·4	3·2			
					Slatiňan				16·0	11·5	4·5			
					Smidar				28·2	21·1	7·1			
					Smiřic				24·9	21·7	3·2			
					Wostroměř				29·5	23·0	6·5			
					Žiželic				24·9	16·2	8·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2198	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Localbahn Svoleňoves-Smečna	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Střebichovic-Vinařic oder Střebichovic-Vinařic (Libušiner Schacht)	Svoleňoves	Aufgabe in ganzen Wagenladungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif Theil II, Heft 7, vom 1. März 1888	7·5 kr.	6 kr.	1·5 kr.	Im Abrechnungswege		Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmt und an Organe derselben adressirt sein
2199	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesische Kohle und Coaks	Von sämmtlichen Versandtstellen des Tarifes vom 1. Jänner 1889 u. von Mittelsteine (St.E.G.) loco	Austerlitz	**500 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889 u. Theil II, Heft 7, Nachtrag IV des Localtarifes der St.E.G. vom 1. März 1888	Verschieden		4 kr.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
2200	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Feuerfeste Ziegel	Duisburg Hochfeld B.M. und Rh. Stationen des Eisenb.-Direct.-Bezirkes Essen Eschweiler Eschweiler-Aue Eschweiler-Thal Stolberg Stationen des Eisenb.-Direct.-Bezirkes Köln und umgekehrt	Ruttka Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandsgütertarif Theil II, Heft 4	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·73 2·74 2·92 2·93 2·92 2·93		Im Kartirungswege		
2201	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Düngemittel, wie in der Pos. D 14 der Güterclassification des Theiles I, Abth. B, vom 1. Februar 1895 für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits genannt	Heufeld Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Sárvár Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife		1·46 Mark		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2202	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kaffee		a) Amsterdam, Dortrecht, Middelburg, Rotterdam, Vlissingen N.St.B. transit b) Hoek van Holland H.B. transit c) Amsterdam, Dortrecht, Middelburg, Rotterdam, Vlissingen N.St.B. loco d) Hoek van Holland H.B. loco oder umgekehrt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Niederländisch-Oesterr.-Ungar. Verband. Gütertarif Theil II, Heft 1, vom 1. April 1895	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	In Mark a)	b)		Im Kartirungswege		*) Siehe Tarifsätze im Seehafen-Ausnahmetarif Theil II, Heft 2, vom 1. April 1895 für den Niederländisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband
				Bubna (St.E.G.) „ Unionbank (St.E.G.)						4·68	4·78				
				Floridsdorf-Donaufeld (K.F.N.B.)						*)	*)				
				Jedlesee (Oe.N.W.B.)						*)	*)				
				Klosterneuburg-Weidling (k.k.St.B.)						*)	*)				
				Korneuburg (Oe.N.W.B.)						*)	*)				
				Nussdorf (k.k.St.B.)						*)	*)				
				Prag (Oe.N.W.B.) „ Anglobank (Oe.N.W.B.) „ Bubna (B.E.B.) „ Sandthor (B.E.B.) „ Smichow (B.E.B.) „ Staatsbahnhof (St.E.G.) Smichow (k.k.St.B.)						4·68	4·78				
				Stadlau (St.E.G.)						*)	*)				
				Stockerau (Oe.N.W.B.)						*)	*)				
				Wien K.E.B. (k.k.St.B.) Wien K.F.J.B. (k.k.St.B.) Wien (K.F.N.B.) Wien (Oe.N.W.B.) Wien Staatsbahnhof (St.E.G.)						*)	*)				
				Wien Donauquaibhf. (k.k.St.B.)						*)	*)				
				Wien Lagerhaus (k.k.St.B.) Wien Praterquai (k.k.St.B.)						*)	*)				
										c)	d)				
				Bubna (St.E.G.) „ Unionbank (St.E.G.)						4·87	4·97				
				Floridsdorf-Donaufeld (K.F.N.B.)						4·83	4·93				
				Jedlesee (Oe.N.W.B.)						4·83	4·93				
				Klosterneuburg-Weidling (k.k.St.B.)						4·83	4·93				
				Korneuburg (Oe.N.W.B.)						4·83	4·93				
				Nussdorf (k.k.St.B.)						4·83	4·93				
				Prag (Oe.N.W.B.) „ Anglobank (Oe.N.W.B.) „ Bubna (B.E.B.) „ Sandthor (B.E.B.) „ Smichow (B.E.B.) „ Staatsbahnhof (St.E.G.) Smichow (k.k.St.B.)						4·87	4·97				
				Stadlau (St.E.G.)						4·83	4·93				
				Stockerau (Oe.N.W.B.)						4·83	4·93				
				Wien K.E.B. (k.k.St.B.) Wien K.F.J.B. (k.k.St.B.) Wien (K.F.N.B.) Wien (Oe.N.W.B.) Wien Staatsbahnhof (St.E.G.)						4·83	4·93				
				Wien Donauquaibhf. (k.k.St.B.)						4·86	4·96				
				Wien Lagerhaus (k.k.St.B.) Wien Praterquai (k.k.St.B.)						4·83	4·93				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2203	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Chlorkalk bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Petrowitz	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Hilm-Kematen und Ulmerfeld)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	80·6	67·6	13	Im Kartirungswege		
		Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2. Soda, Chlorkalk, Schwefelsäure und Salzsäure a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Friedek-Mistek			Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 und Localtarif der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1893	34·6	28·6	6			Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Ostrau-Friedlander Eisenbahn gewährt
					Friedland				42·6	32·6	10			
			b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Friedek-Mistek				32·7	26·7	6			
					Friedland				37·5	29·8	7·7			
									kr.	kr.	kr.			
2204	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Chlorkalk bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Hruschau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Hilm-Kematen und Ulmerfeld)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	75·5	63	12·5	Im Kartirungswege		
		Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2. Soda, Chlorkalk, Schwefelsäure und Salzsäure a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Friedek-Mistek			Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 und Localtarif der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1893	28·9	22·9	6			Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der Ostrau-Friedlander Eisenbahn gewährt
					Friedland				36·9	26·8	10·1			
			b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Friedek-Mistek				28·2	22·2	6			
					Friedland				35·3	25·3	10			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2205	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenerze	Eisenerz	Schönbrunn	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 45000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Vorschreibung der directen Abfertigung auf den letzteren; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der königl. Preussischen Staatsbahnen; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 60·9 kr. b) 53·3 kr.		Ad a) Im Kartirungswege; und ad b) durch Anwendung des Kartirungs-Frachtsatzes und Rückvergütung von 7·6 kr. per 100 kg aus demselben	Der ermässigte Frachtsatz im Rückvergütungswege findet gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und die nebst der bezüglichen Refactie-Rechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden müssen, Anwendung	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird bezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen zugleich ein zweipercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden
					M.-Ostrau					a) 60·9 kr. b) 53·3 kr.				
2206	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Soda und Glaubersalz	Weisskirchen (Localbahn)	Wsetin	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	23·8 kr.	18·6 kr.	5·2 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2207	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Troppau K F.N.B. loco	Aufgabe in Wagenladungen: Aufrechthaltung der für mineralische Kohlen und Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	11·9	7·9	4·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Ottendorf bei Troppau				18·6	14·6	4·0			
					Schönstein				18·4	16·6	1·8			
					Mladetzko				21·1	18·6	2·5			
					Eckersdorf				21·9	19·8	2·1			
					Freihermersdorf				22·9	21·8	1·1			
					Bennisch				24·3	23·8	0·5			
				M.-Ostrau	Troppau K.F.N.B. loco				10·5	7·9	2·6			
					Ottendorf bei Troppau				17·2	14·6	2·6			
					Schönstein				17·0	16·6	0·4			
					Mladetzko				19·7	18·6	1·1			
					Eckersdorf				20·5	19·8	0·7			
2208	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rohtabak	Zauchtel trs. (für Sendungen von Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen)	Bautsch	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	24 kr.	20 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden und auch einen Refactiestempel von Seiten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2209	K.F.N.B.		Kohlen, mineralische	Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 139 ex 1895 unter fortlaufender Nr. 2065 für mineralische Kohlen aus dem Ostrau-Karwin-Dombrauer Reviere mit der Bestimmung für Regiezwecke der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen nach Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito pro 1896 publicirten Frachtbegünstigungen werden unter Aufrechthaltung aller diesbezüglichen Bestimmungen auch auf Kohlensendungen gleicher Herkunft und mit derselben Bestimmung ausausgedehnt, wenn selbe nicht in einem Heizhause Verwendung finden und an eine andere Dienststelle als an ein Heizhaus der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen adressirt sind.										
2210	K.F.N.B.	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks	Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 121 ex 1895, sub den Positionen 1591 und 1592, für Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks ab Szczakowa und Trzebinia, ferner aus dem Ostrau-Karwiner, sowie aus dem Oberschlesischen Reviere nach Złoczów publicirten Frachtbegünstigungen werden unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bestimmungen der Zugeständnisse bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1896 erstreckt.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2211	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schwefel, roher, bei Auflieferung in jeder Menge und einer Verfrachtungsdistanz von mindestens 8 km auf den begünstigten Strecken, dann Schwefel und Salzsäure bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und einer Beförderungsdistanz von über 150 km auf den begünstigten Strecken	Hruschau und Petrowitz	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893		für jedes weitere Kilometer von 1—40 km . . 0·42 kr., von 41—80 km . . 0·35 kr., von 81—225 km . . 0·30 kr., von 226—300 km . . 0·26 kr., über 300 km . . 0·20 kr.; pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2212	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter der Classen I, II und A, und zwar: Classe I	Olmütz	Bautsch	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 76·5	kr. 57·5	kr. 19	Im Kartirungswege		
			„ II	Olmütz	Bautsch				64	45	19			
			„ A	Olmütz	Bautsch				53·9	41·9	12			
			Classe I	Troppau	Bautsch				68·2	52·2	16			
			„ II	Troppau	Bautsch				57	43·9	13·1			
			„ A	Troppau	Bautsch				48·9	43·9	5			
			Schiefer	Bautsch	Olmütz loco und transito	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			31·9	25·7	6·2			
			Schiefer	Tschirm	Olmütz loco und transito				27·9	24	3·9			
				Tschirm	Sternberg				29·7	27·9	1·8			
				Tschirm	Wrbatek				29·6	27·6	2			
				Tschirm	Prossnitz				30·6	29·4	1·2			
				Tschirm	Bedihošt				30·5	30·2	0·3			
2213	Oesterr. Nordwestbahn		Brennholz (in vollen Wagenladungen)	Branzaus	Hetzmannsdorf-Wullersdorf	Aufrechthaltung der allgemeinen, sowie der speciellen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 3, Nachtrag I A vom 1. Jänner 1894	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarif für Frachtgüter der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Kreuzer 25·0	19·5	5·5	Im Kartirungswege		
				Gröschelmauth					18·4	14·4	4·0			
				Jarmeritz					21·2	16·4	4·8			
				Kojetitz					22·1	17·5	4·6			
				Mähr.-Budwitz					20·2	16·3	3·9			
				Okříško					24·1	18·5	5·6			
				Schönwald-Frain					16·6	13·2	3·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfullung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2214	**Südbahn-Gesellschaft**	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohle	Pakracz-Lipik	Klagenfurt transit für Sendungen mit der Bestimmung nach Heft und Lölling	**Nachweisung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Bezüglich des Aufladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Bestehende ermässigte Kartirungssätze	139	124	15	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Sirač					130	118	12			
				Bastaji					124	114	10			
				Daruvar					130	114	16			
				Koncanica-Zdenci					130	114	16			
				Gyulaves					119	114	5			
									Heller inclus. ungar. Steuer		Heller			
2215	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisen und Stahl, eingereiht in Position E - 6 des Tarifes, Theil I	Gross-Meseritsch	Triest S.B. und Freihafen S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandtarif	155	148	7	Im Kartirungswege		
					Fiume				165	158	7			
									Kreuzer ö. W. inclus. Mgb., bezw. Steuer	Kreuzer ö. W. inclus. Mgb., bezw. Steuer	Kreuzer ö. W.			
2216	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Korn (Roggen), Mais und Weizen aus der Pos. Cc 13, ferner Oelsaaten der Pos. O. 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nowosielitza	Zuczka	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges in der Station Zuczka und Abfuhr vom Bahnhofe mittelst Strassenfuhrwerk	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	29 Kreuzer	25 Kreuzer	4 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Gegen längstens bis Ende März 1897 vorzulegende Original-Frachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Station Zuczka, dass die betreffenden Sendungen in dieser Station bezogen und mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt wurden, versehen sein müssen	
2217	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Chlorkalk	Hruschau	Salloch	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen vom 1. Juli 1893	343 Heller	319 Heller	24 Heller	Im Kartirungswege		Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In einem Theile der Auflage der Nr. 139 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. November 1895 ist unter fortlaufender Nummer 2057 der Frachtsatz in der Rubrik „Frachtsatz per 100 kg" fehlerhaft angegeben, derselbe soll richtig heissen **38·5** kr.; ebenso soll in der Rubrik „zugestandener Frachtsatz pro 100 kg" derselbe **36·5 kr.** richtig heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 143. **Wien, 10. December 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen die dem Fabriksmitbesitzer Franz Ferdinand Poeschl in Wien mit dem Erlasse vom 20. November 1894, Z. 58.760 (Verordnungs-Blatt Nr. 137 ex 1894, S. 2309), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen Schiffahrtscanal von Budweis durch den Mühlkreis zur Donau auf die Dauer eines Jahres, d. i. bis 20. November 1896, und unter den bisherigen Bedingungen verlängert.

Wien, am 17. November 1895. Z. 67.526.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf, eventuell mit anderen mechanischen Motoren zu betreibende Localbahn von Dornbirn nach Lustenau.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Dr. Carl Fussenegger, Advocaten in Dornbirn, mit den Erlässen vom 24. April 1894, Z. 16.203 (Verordnungs-Blatt Nr. 57 vom 22. Mai 1894), und vom 28. April 1895, Z. 23.947 (Verordnungs-Blatt Nr. 60 vom 23. Mai 1895), ertheilte, bezw. verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Dampf, eventuell mit anderen mechanischen Motoren zu betreibende Localbahn (Trambahn) von der Station Dornbirn der Staatsbahnlinie Feldkirch—Bregenz nach Lustenau, eventuell bis zur gleichnamigen Station der Staatsbahnlinie Bregenz—St. Margarethen neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 31. October 1895. Z. 63.187.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx nach Nieder-Georgenthal und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bezirksobmanne und Bürgermeister Carl von Pohnert in Brüx, als Obmann des Actionscomité der betheiligten Gemeinden, mit dem Erlasse vom 25. November 1893, Z. 59.090 (Verordnungs-Blatt Nr. 142 vom 14. December 1893), ertheilte und mit den Erlässen vom 16. Mai 1894, Z. 25.721, bezw. vom 12. November 1894, Z. 61.137, und 9. Mai 1895, Z. 26.363 (Verordnungs-Blatt Nr. 64 vom 7. Juni, Nr. 143 vom 13. December 1894 und Nr. 62 vom 28. Mai 1895), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, eventuell schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx über Oberleutensdorf nach Nieder-Georgenthal und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx neuerlich auf sechs Monate verlängert.

Wien, am 14. November 1895. Z. 66.251.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Der Anspruch auf Ersatz der dem Enteigneten im Verfahren zur Feststellung der Entschädigung erwachsenen Kosten kann gegen die Bahnunternehmung im Klagswege nicht geltend gemacht werden, wenn darüber bereits im ausserstreitigen Feststellungsverfahren eine Entscheidung gefällt worden ist.

(Entscheidung vom 4. September 1895, Z. 8619.)

Mehrere enteignete Grundbesitzer klagten gegen die Gailthalbahn auf Ersatz der ihnen aus Anlass der Verhandlungen wegen Feststellung der Entschädigung insbesondere auch für rechtsfreundliche Vertretung erwachsenen Kosten.

Das k. k. Bezirksgericht Hermagor wies mit Urtheil vom 26. Juni 1895, Z. 942, das Klagebegehren ab mit folgender Begründung:

Kläger wollen ihr Klagerecht lediglich auf die Bestimmungen des § 365 a. b. G.-B. und der §§ 4 und 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, gründen. Aus den Acten als Beilage der Klage geht hervor, dass die den Klagegegenstand bildende Kostensumme von den Klägern in dem nach obcitirtem Gesetze eingeleiteten Verfahren hauptsächlich in Folge des Einschreitens der Kläger selbst und zur Wahrnehmung ihres eigenen Interesses aufgewendet wurde.

Nach § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, hat das Gericht die Feststellung und Ermittlung der Entschädigung und der für letztere massgebenden Verhältnisse nach den Grundsätzen des Verfahrens ausser Streitsachen zu pflegen, und ist nach § 30 dieses Gesetzes das Betreten des ordentlichen Rechtsweges zur Geltendmachung von Ansprüchen, über welche in dem durch dieses Gesetz geregelten Verfahren zum Zwecke der Feststellung der Entschädigung entschieden wurde, unzulässig. Von den Klägern wurde aber in diesem Enteignungsverfahren in mehrfachen Eingaben der Anspruch auf Zuerkennung der durch ihr Einschreiten verursachten Kosten gestellt, und wurden diese Ansprüche mit dem Bescheide vom 2. December 1893, Z. 4494, bestätigt mit Entscheidung des k. k. Oberlandesgerichtes Graz vom 10. Jänner 1894, Z. 403, und mit Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 1. Mai 1894, Z. 5280, und vom 3. October 1894, Z. 10.359, als unzulässig zurückgewiesen. Ebenso wurde das Begehren der Kläger um Auflage der Kosten für ihre Intervention bei der Tagsatzung vom 4. December 1894 mit rechtskräftigem Bescheide vom 4. December 1894, Z. 5573, abschlägig verbeschieden, weil im Verfahren nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878 die Bestimmungen der Processnovelle vom 16. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 69, keine Anwendung finden, und ändert an dieser Sachlage der Umstand, ob die Einschreitungen und Rechtsmittel der Kläger mit Erfolg verbunden waren, deshalb nichts, weil die Kläger mit ihren Schritten um Erhebung und Feststellung der Entschädigung für die zum Bahnbetriebe enteigneten Parcellen nur von ihrem gesetzlich gewährleisteten Rechte Gebrauch gemacht haben, und die Eisenbahnunternehmung nach § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 nur die Kosten des Enteignungsverfahrens und der über deren Einschreiten gerichtlich vorzunehmenden Feststellung der Entschädigung zu bestreiten hat, unter welchen die Kosten der vom Enteigneten unternommenen Rechtshandlungen nicht begriffen sind.

Ueber Appellation der Kläger behob das Oberlandesgericht Graz mit Entscheidung vom 1. Mai 1895, Z. 4249, das erstrichterliche Urtheil und erkannte die geklagte Bahnunternehmung schuldig, den Klägern die Vertretungs- und Gerichtskosten zusammen per 622 fl. 40 kr. zu ersetzen.

Die Gründe sagen im Wesentlichen: Nach der klaren Bestimmung des § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, sind die Kosten des Enteignungsverfahrens und der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung von der Eisenbahnunternehmung zu bestreiten, ausgenommen den Fall, wenn diese Kosten durch ein ungerechtfertigtes Einschreiten einer Partei hervorgerufen werden.

Dass die eingeklagten Beträge Kosten des Enteignungsverfahrens und der Feststellung der Entschädigungsansprüche der Kläger betreffen, wird von der Geklagten gar nicht bestritten, und ist nur die Frage zu entscheiden, wer sie zu tragen hat, der Enteigner oder die Enteigneten. Die Beantwortung dieser Frage ist aber nach der obigen Gesetzesstelle von der Vorfrage abhängig, ob diese Kosten nicht durch ein ungerechtfertigtes Einschreiten der Kläger entstanden sind. Das muss verneint werden, denn auch in dieser Beziehung liegt eine Einwendung der Geklagten nicht vor, und geht auch aus den Klagsbeilagen hervor, dass die Schritte, welche die Kläger zur Feststellung ihrer Ansprüche gethan haben, von Erfolg begleitet waren, mithin nicht ungerechtfertigt genannt werden können. Auch die besonderen Kosten der Vertretung durch einen Advocaten müssen als zweckmässig angesehen werden, weil die Angelegenheit keine einfache war und den Klägern daher die Inanspruchnahme eines Rechtsfreundes füglich nicht verwehrt werden kann. Daraus folgt, dass die Kläger, nachdem sie die eingeklagte Summe zugestandenermassen bezahlt haben, berechtigt erscheinen, den Ersatz derselben zu begehren.

Der k. k. Oberste Gerichtshof fand mit Entscheidung vom 4. September 1895, Z. 8619, beide unterrichterlichen Urtheile aufzuheben, dem k. k. Bezirksgerichte Hermagor die Rückstellung der Klage an die Kläger aufzutragen und zu erkennen, dass die Kosten aller Instanzen beider Streittheile gegen einander aufgehoben werden. Hiebei wurde erwogen, dass die Kläger den Ersatz jener Vertretungs-, Gerichts- und Sachverständigenkosten fordern, die ihnen bei der Verhandlung wegen Entschädigung anlässlich des Baues der Gailthalbahn entstanden sind, dass eben die Kläger dieselben Kosten gegen dieselbe Bahnbauunternehmung in dem nach § 24 und 30 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, durchgeführten ausserstreitigen Verfahren geltend gemacht haben, in diesem Verfahren ihnen jedoch diese Kosten nicht zuerkannt worden sind, vielmehr ihr Anspruch auf Ersatz der Kosten abgewiesen worden ist, — dass hienach über den Kostenanspruch definitiv erkannt worden ist, wobei der Rechtsweg, wie dies § 18 des kais. Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, vor Augen hat, den Parteien nicht vorbehalten wurde, — dass daher über denselben Ersatzanspruch, wie im citirten § 18 ausdrücklich enthalten ist, „kein Rechtsstreit erhoben werden darf“ — dass demnach die Klage als zum Streitverfahren nicht geeignet den Klägern zurückzustellen war, dass, die Kosten des gegenwärtigen Processes anbelangend, beide Streittheile in den Process sich eingelassen haben, es daher billig

ist, dass beide Streittheile die Kosten des ungesetzlichen Verfahrens tragen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Niederlindewiese—Barzdorf: Anlage einer Schleppbahn: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Barzdorfer Zuckerfabriks-Actiengesellschaft für die Anlage einer Schleppbahn von der Station Barzdorf zu ihrer Zuckerfabrik für den 12. December anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 22.412.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Prag—Mittelwalde: Aufstellung eines Candelabers.) Für Zwecke der Gemeinde Karolinenthal wurde auf der Eisenbahnparcelle K. Z. 54 in Karolinenthal ein Candelaber für eine elektrische Bogenlampe aufgestellt. [18. November, Z. 60.674.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Drittes Geleise in Skřivan.) Für Zwecke der Zuckerraffinerie in Skřivan wurde in der Frachtenhaltestelle Skřivan der Strecke Neubydschow—Smidar die Legung eines dritten Geleises vorgenommen. [7. November, Z. 56.232.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Flugdach in Reichenberg.) Für Zwecke der Giesserei wurde in der Station Reichenberg ein Flugdach hergestellt. [19. November, Z. 67.329.]

— (Verandaverlängerung in Raspenau-Liebwerda, Ladeperronverlängerung in Tannwald und Aufstellung eines Schilderhauses in Friedland.) In der Station Raspenau-Liebwerda wird die Veranda und in der Station Tannwald der Linie Eisenbrod—Tannwald der beim Kohlenschuppen bestehende Ladeperron um 4 m verlängert; in km 187·0/1 der Linie Josefstadt—Seidenberg nächst der Station Friedland gelangt ein Schilderhaus zur Aufstellung. [18. November, Z. 61.765. 6, November, Z. 61.028.]

Projectirte Localbahn Stankau-Ronsperg. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Carl Beck, Bürgermeister in Bischofteinitz vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Stankau der Staatsbahnlinie Pilsen—Furth über Bischofteinitz nach Ronsperg die Trassenrevision auf den 17. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 70.797.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Einlegung eines zweiten Geleises in der Babenbergerstrasse: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft, betreffend die Einlegung eines zweiten Geleises in der Babenbergerstrasse und der Mariahilferstrasse im Anschlusse an die bestehenden Geleise am Burgring und nächst der Stiftgasse, auf den 17. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 23.175.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Haltestelle Chotovin für den Wagenladungsgüterverkehr.) Die zwischen den Stationen Tabor und Sudoměřitz der Strecke Gmünd—Prag gelegene und bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgüterverkehr eingerichtete Haltestelle Chotovin ist am 10. November 1895 auch für den Verkehr mit Wagenladungsgütern unter der Beschränkung eröffnet worden, dass die Uebernahme von Gütern nur nach Zulässigkeit des auf dem dort befindlichen Ladegeleise vorhandenen Platzes erfolgen kann und dass solche Gegenstände, welche vermöge ihrer Beschaffenheit daselbst nicht manipulirt werden können, von der Auf- und Abgabe ausgeschlossen sind. Die Verladung und Ausladung aller Güter dort obliegt den Parteien. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Betriebsreglements und des Gütertarifes. [Z. 71.246.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ungar. Handelsministers über die im eigenen Wirkungskreise vollzogene Concessionirung der projectirten Localbahn Kaposvár-Fonyód.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 141 vom 24. November 1895 verlautbart den Bericht des kgl. ungar. Handelsministers, mit welchem er der Legislative den mit Vorbehalt der parlamentarischen Sanction im eigenen Wirkungskreise erfolgten Vollzug der Concessionirung der projectirten Localbahn Kaposvár-Fonyód mit dem Ersuchen um Anerkennung dieser Massnahme meldet. Die projectirte Localbahn Kaposvár-Fonyód (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 130) ist eine Verbindung zwischen der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Kaposvár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der Linie Budapest—Fonyód—Kanizsa—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft und wurde mit Erlass vom 25. Juni 1895, Z. 45.637, concessionirt und als G.-A. XXVIII inrotulirt.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes, die Concessionirung einer Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Miskolcz betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 140 vom 22. November 1895 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes, die Concessionirung zum Bau und Betrieb einer für den Bereich der kgl. Freistadt Miskolcz projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe betreffend. Diese im Sinne des Erlasses des kgl. ungar. Handelsministers vom 20. April 1868, Z. 4973 (Regulativ für den Bau von Strasseneisenbahnen im Bereiche von Städten), zu erbauende Strassenbahn wird, vom Bahnhofe der kgl. Ungar. Staatsbahnen des Knotenpunktes Miskolcz abzweigend, mit Benützung der entsprechenden Strassenzüge sich im Bereiche der Stadt verzweigen. Die Concessionswerber der projectirten Strasseneisenbahn sind Dr. Stefan Szabó-Csáthy, Franz Freund und Béla Gernter. Die Gesammt-Bauinstallationskosten dieses mit Hochleitung elektrisch zu betreibenden Strassenbahnnetzes sind mit 707.900 fl. bemessen.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes, die Concessionirung der projectirten Localbahn Hegyes-Feketehegy—Palánka betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 124 vom 27. November 1895 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister sub Z. 78.415/III vom 3. October 1895 vorgelegten Gesetzentwurfes, die Concessionirung zum Bau und Betrieb der projectirten Localbahn Hegyes-Feketehegy—Pálanka betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1894, Vorconcession Post 2). Die 55·7 km lange, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende und zu betreibende Linie, deren Concessionswerber Carl Mezey ist, wird von der Station Hegyes-Feketehegy der Hauptlinie Budapest—Hegyes-Feketehegy—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigen und diese mit der Donau in der Donau-Dampfschifffahrts-Station Palanka (Német-Palanka [zwischen Gombos-Erdöd und Ujvidék]) verbinden. Das effective Baucapital ist mit 1,890.000 fl., d. i. mit 34.054 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen, von welcher Summe 111.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel zu verwenden sind.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes zu Gunsten der projectirten Localbahn Temesvár-Módos.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 144 vom 1. December 1895 verlautbart den Wortlaut des zu Gunsten des Ausbaues und Betriebes der projectirten Localbahn Temesvár-Módos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21) der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes. Die projectirte Linie wird vom Knotenpunkte Temesvár, und zwar von der Station Temesvár-Józsefváros (Josefstadt) abzweigen und selbe in der Station Módos mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Szécsány-Módos-Párdány der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Szécsány—Versecz der Torantaler Comitats-Localbahnen verbinden. Die Kosten dieser 50·8 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und zu betreibenden Linie sind mit 1,875.000 fl., d. i. mit 36.908 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Als Stationen sind in Aussicht genommen:

1. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Temesvár-Jozsefváros;
2. Keresztes,
3. Rudna,
4. Gyülvész,

} Stationen für den Gesammtverkehr;

5. Ujpécs, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation;
6. Paracs
7. Roman-Szent-Mihály
8. Utvin
9. Szabadfalu
(6.–9.) Stationen für den Gesammtverkehr;
10. Die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Endstation Modós der Linie Szécsány—Módos—Párdány.

— (Bericht des kgl. ungar. Handelsministers über die im eigenen Wirkungskreise vollzogene Concessionirung der schmalspurigen Localbahn Segesvár [Schässburg]—Szent-Agotha.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 141 vom 24. November 1895 verlautbart den Wortlaut des Berichtes des kgl. ungar. Handelsministers, in welchem er der Legislative den mit Vorbehalt der parlamentarischen Sanction im eigenen Wirkungskreise erfolgten Vollzug der Concessionirung der projectirten schmalspurigen Localbahn Segesvár—Szent-Ágotha (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 87) mit dem Ersuchen um Genehmigung dieser Massnahme meldet. Die als schmalspurige Localbahn projectirte Linie Segesvár—Szent-Agotha wird, von der Station Segesvár der Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen Budapest—Nagyvárad (Grosswardein) — Segesvár — Brasso (Kronstadt) — Predeal abzweigend, im Hortobágythale ins Innere des Comitates Nagy-Küküllö (Gross-Kokel) führen und wurde vom kgl. ungar. Handelsminister mit Erlass vom 3. October 1895, Z. 35.563, concessionirt und als G.-A. V ex 1895 inrotulirt.

— (Bericht des kgl. ungar. Handelsministers über die im eigenen Wirkungskreise vollzogene Concessionirung der projectirten Localbahn Zólyom-Brézó—Tiszolcz.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 141 vom 24. November 1895 verlautbart den Wortlaut des Berichtes des kgl. ungar. Handelsministers, in welchem er der Legislative den mit Vorbehalt der parlamentarischen Sanction im eigenen Wirkungskreise erfolgten Vollzug der Concessionirung der Localbahn Zólyom-Brézó—Tiszolcz (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 93) mit dem Ersuchen um Genehmigung dieser Massnahme meldet. Die projectirte Localbahn Zólyóm-Brézó—Tiszolcz ist eine Verbindung der als Sackbahnen endigenden Linien Zolyóm (Altsohl)—Besztercze-Bánya (Neusohl)—Zólyom-Brézó (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Zólyom-Brézó—Ruttka [Czacza—Oderberg]) und Feled—Tiszolcz (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Fülek—Feled—Miskolcz—Marmaros-Sziget) der kgl. Ungar. Staatsbahnen; sie wurde mit Erlass vom 21. Juni 1895, Z. 44.498, des kgl. ungar. Handelsministers concessionirt und als G.-A. XXXIX ex 1895 inrotulirt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat dem Adolf Hahn, Einwohner von Moson (Wieselburg), mit Erlass vom 6. October, Z. 36.420, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Moson-Magyar-Óvár der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Moson-Magyar-Óvár—Bruck a. L.(—Wien) abzweigende, bis Magyar-Óvár führende Strasseneisenbahn mit Pferdebetrieb auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Normativ für die Bewilligung und Publication von Tarifbegünstigungen im Güterverkehr.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 143 vom 29. November 1895 verlautbart den Erlass vom 20. November 1895, Z. 79.749/IV, des königl. ungar. Handelsministers, mit welchem derselbe, conform mit den Verfügungen des k. k. österr. Handelsministeriums, ein neues, für sämmtliche im Bereiche Ungarns betriebenen Eisenbahnen geltendes Normativ, die Bewilligung und Publication von Frachtbegünstigungen im Güterverkehre betreffend, verlautbart. Die wichtigsten Bestimmungen dieses mit 1. Jänner 1896 in Kraft tretenden Erlasses sind in folgendem zusammengefasst: Die Tarifbegünstigungen können für besonders bezeichnete Waaren und Waarenclassen, oder auch für nicht besonders benannte Waaren (Sammelgüter) bewilligt werden. Die Begünstigungen sind im Wege der Verrechnung oder des Rückersatzes anzuwenden und können ohne besondere Anmeldung von Jedermann in Anspruch genommen werden, welcher die Bedingungen erfüllt. Der Handelsminister controlirt es, dass die Tarifbegünstigungen nicht an Bedingungen geknüpft werden, die denselben den Character der persönlichen Begünstigung geben würden. Die Eisenbahndirectionen sind verpflichtet, eine Evidenzhaltung der gewährten Tarifbegünstigungen zu führen, welche unter der Controle des Handelsministers steht und den Organen dieses Ministeriums jederzeit zur Einsichtnahme vorzuweisen ist. Jede neu ins Leben tretende Begünstigung, sowie die erneuerten Begünstigungen sind unter allen Umständen zu publiciren. Ausnahmen bilden nur diejenigen Begünstigungen, welche für öffentliche und Wohlthätigkeitszwecke gewährt werden, und solche, deren Publication vom militärischen und staatlichen Gesichtspunkte aus nicht zulässig erscheint. Die Veröffentlichung hat nach einem bestimmten Schema im „Vasuti és közlekedési közlöny" zu geschehen. Es muss auch dafür Sorge getragen werden, dass das Publicum in jeder Station von den Tarifbegünstigungen Kenntniss erhalte, welche die betreffende Station interessiren. Die Dauer der Tarifbegünstigung kann nur vom Tage des Inslebentretens bis zum letzten Tage des betreffenden Kalenderjahres festgesetzt werden; in einzelnen Fällen kann in Anbetracht der besondern commerciellen und industriellen Verhältnisse auch über das Kalenderjahr hinaus die Giltigkeitsdauer erstreckt werden. Die nachträgliche Modification, Ergänzung, Erweiterung und Beschränkung der festgestellten Bedingungen für die Tarifbegünstigungen ist untersagt; insberondere gilt dies von der nachträglichen Herabsetzung der Minimalquantität. Jede derartige Verfügung ist ungiltig. Die an die Versendung von Minimalquantitäten gebundenen Refactie-Tarifbegünstigungen sind gegen Erlag entsprechender Cautionen zu bewilligen. Vor Ablauf der Giltigkeitsdauer kann nur jene Tarifbegünstigung zurückgezogen werden, welche bis auf Widerruf angekündigt war.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. October mit 107 Passagieren und 1002 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, sowie 6686 Stück Hölzer von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 6 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 31 Colli Esswaaren, 13 Colli Wein, 100 Colli Zucker; nach Soerabaya 90 Colli Erdwachs, 50 Colli Mehl; nach Samarang 1 Collo Manufacturwaaren; nach Bagdad 5 Colli Manufacturwaaren; nach Suez 3 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Metallwaaren, 25 Colli Papier, 21 Colli Esswaaren; nach Gedda 130 Colli Zucker, 55 Colli Papier, 4 Colli Liqueure; nach Aden 45 Colli Mehl, 50 Colli Papier, 14 Colli Esswaaren, 3 Colli Alkohol, 866 Stück Bretter, 710 Stück Staffeln, 5050 Stück Fugleisten; nach Massaua 37 Colli Manufacturwaaren; nach Zanzibar 40 Colli Mehl, 2 Colli Glasperlen; nach Hodeidah 109 Colli Papier, 7 Colli Holzwaaren, 10 Colli Zündhölzchen, 10 Colli Garne; nach Maurice 5 Colli Lampen; nach Bombay 191 Colli Metallwaaren, 662 Colli Papier, 10 Colli Musikinstrumente, 197 Colli Manufacturwaaren, 46 Colli Holzwaaren, 32 Colli Esswaaren, 50 Colli Quecksilber, 2 Colli Fez, 120 Colli Glasperlen, 29 Colli Garne, 55 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Lampen, 26 Colli Spielwaaren, 50 Colli Hopfen, 57 Colli Liqueure, 32 Colli Knöpfe, 102 Colli Kurzwaaren, 22 Colli Mützen, 32 Colli Cognac, 110 Colli Glaswaaren, 151 Colli Farbwaaren, 3 Colli Schuhwaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 584 Colli Maschinenöl, 73 Colli Uhren; nach Kurrachee 40 Colli Hopfen, 9 Colli Metallwaaren, 10 Colli Knöpfe, 1 Collo chirurgische Instrumente, 29 Colli Garne, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah 20 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Glasperlen; nach Bushire 4 Colli Manufacturwaaren; nach Mangalore 61 Colli Manufacturwaaren; nach Cannanore 5 Colli Manufacturwaaren; nach Calicut 16 Colli Manufacturwaaren; nach Mahomerah 1 Collo Fez; nach Colombo 59 Colli Papier, 14 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 108 Colli Metallwaaren, 1 Collo Hopfen, 22 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Glasperlen; nach Madras 4 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 14 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Holzwaaren, 3 Colli Metallwaaren, 26 Colli Garne; nach Calcutta 39 Colli Baumwollwaaren, 88 Colli Metallwaaren, 17 Colli Holzwaaren, 28 Colli Mehl, 4 Colli chirurgische Instrumente, 171 Colli Manufacturwaaren, 227 Colli Papier, 120 Colli Glasperlen, 24 Colli Glaswaaren, 54 Colli Kurzwaaren, 54 Colli Garne, 11 Colli Knöpfe, 12 Colli Liqueure, 5 Colli Schuhwaaren, 5 Colli Hopfen, 1770 Colli Maschinenöl; nach Penang 31 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Garne, 20 Colli Papier; nach Singapore 4 Colli Manufacturwaaren, 26 Colli Papier, 42 Colli Baumwollwaaren, 90 Colli Bier, 8 Colli Metallwaaren, 11 Colli Garne, 15 Colli Glasperlen; nach Samarang 44 Colli Papier; nach Soerabaya 20 Colli Mehl, 17 Colli Manufacturwaaren, 19 Colli Garne, 2 Colli Fez, 49 Colli Papier; nach Batavia 48 Colli Erdwachs, 39 Colli Garne, 1 Collo Schuhwaaren, 9 Colli Papier, 2 Colli Holzwaaren; nach Bangkok 3 Colli Baumwollwaaren; nach Padang 4 Colli Manufacturwaaren; nach Cheribon 18 Colli Garne; nach Hongkong 3 Colli Metallwaaren, 3 Colli Spiel-

waaren; nach Manila 22 Colli Papier, 15 Colli Garne; nach Shanghai 18 Colli Manufacturwaaren; nach Kobe 28 Colli Manufacturwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 684.013 fl. ö. W.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Einstellung der Güteraufnahme.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde die Güteraufnahme nach und von den Stationen Passau, Linz, Korneuburg, Nussdorf, Pressburg, Gönyö, Raab und Budapest Donauuferbahnhof für heuer mit 4. December eingestellt.

Der Güterverkehr zwischen Wien (Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof) und Budapest loco (exclusive Budapest Donauuferbahnhof) bleibt bis auf Weiteres aufrechterhalten.

Dementsprechend ist mit Ausnahme der Relation Wien—Budapest die Güteraufnahme auf sämmtlichen Stationen der Donau, Theiss, Drau, Bega und des Franzenscanales für heuer als geschlossen zu betrachten.

Zwischen Belgrad—Schabatz und Belgrad—Dubrovitza—Golubac, dann zwischen Turn-Severin—Galatz—Tultscha verkehren bis auf Weiteres noch Personenschiffe, welche die vorhandenen Güter nach den Zwischenstationen befördern.

In der Save zwischen Sissek—Semlin wird der Güterverkehr, insolange es die Witterungs- und Wasserverhältnisse ermöglichen, aufrechterhalten, und gelten hiefür nur die localen Publicationen in Sissek und Semlin.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 6. bis zum 12. December.

Adriatischer Dienst.

6. December, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone", Capitän A. de Leitner nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

6. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän C. Matkovich, nach Venedig.

7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän M. Zurich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

9. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän R. Mayer, nach Venedig.

10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

11. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän C. Matkovich, nach Venedig.

12. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

7. December, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter", Capitän G. Vitaglich, nach Smyrna, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè Khios und Mytilene.

9. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Diana", Capitän G. Morovich, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto, überdies nach Burgas, Varna, Kustendje und Odessa. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

10. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Mitis, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Rhodus, Khios, Smyrna und Dardanellen. Ueberschiffung in Alexandrien nach Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaça und Limassol.

12. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Walluschnig, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Kustendje und Odessa. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, Syra, Khios und Smyrna, und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. December um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Maria Teresa", Capitän V. Gherzmann, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

8. Jänner 1896 um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . .", Capitän . . . . ., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat November 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Novbr. 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Novbr. 1895
		vom ersten bis letzten November		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	81 312	30.419	24.592	87.139
Darunter wichtige Waaren:				
Colonialwaaren . .	1.599	257	243	1.613
Dextrin	2.719	1	214	2.506
Fettwaaren	2.521	1.077	631	2.967
Kaffee	1.610	886	726	1.770
Knoppern und Valonea	1.189	—	115	1.047
Manufacturwaaren .	1.215	64	79	1.200
Schafwolle	1.275	222	262	1.235
Stärke	1.327	296	77	1.546
Wein	3.557	4.057	3.353	4.261
Zucker	54.262	19.126	15.492	57.896
Diverse	10.038	4.433	3.400	11.071
Assecuranzwerth . . fl.	2,999.535	1,073.495	877.766	3,195.264

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novbr. 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Novbr. 1895
		vom ersten bis letzten November		
Lagerscheine:				
Stück	60	—	7	53
Versicherungswerth . fl.	128.500	—	25.800	102.700
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	33.600	—	1.000	32.600

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat November 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Novbr. 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Novbr. 1895
		vom ersten bis letzten November		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	89.125	17.582	13.052	93.655
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	29.886	—	—	29.886
Hafer	30.418	13.327	6.145	37.600
Korn	13.362	1.840	4.634	10.568
Oerste	3.273	—	—	3.273
Mais	5.866	1.003	1.838	5.031
Reps	4.229	—	—	4.229
Hülsenfrüchte . . .	286	—	286	—
Mehl	568	—	21	547
Zucker	—	1.000	55	945
Diverse	1.237	412	73	1.576
Assecuranzwerth . . fl.	635.830	136.100	86.780	685.150

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Novbr. 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten November)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten November)	Stand am letzten Novbr. 1895
Lagerscheine:				
Stück	—	1	—	1
Versicherungswerth . fl.	—	1.520	—	1.520
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate November 1895.

Artikel	Lager am 1. November	Eingang	Ausgang	Lager am 30. Novemb.
	Metercentner			
Weizen	1740	314	811	1243
Roggen	174	—	—	174
Gerste	1174	306	336	1144
Hafer	2628	2138	1137	3629
Malz	1151	602	583	1170
Mais	932	357	378	911
Diverse	2918	4758	1190	6486
Total	10717	8475	4435	14757

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	November 1895 Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten *)	Ausgelagert vom ersten bis letzten *)	Lagerstand am letzten	November 1894 Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten **)	Ausgelagert vom ersten bis letzten **)	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	342.129	225.779	204.775	363.133	370.953	180.216	163.194	387.975
Darunter:								
Weizen	110.471	66.985	64.705	112.751	86.652	39.761	43.475	82.938
Roggen	35.382	56.220	58.494	33.108	81.983	37.431	24.802	94.612
Gerste	47.476	22.627	19.194	50.909	89.933	25.732	34.278	81.387
Hafer	47.645	23.812	26.580	44.877	26.106	32.645	17.983	40.768
Mais	12.442	9.092	9.824	11.710	5.066	20.282	22.721	2.627
Hirse	422	1.728	551	1.599	1.225	130	308	1.047
Bohnen	2.759	12.909	11.006	4.662	4.582	11.016	8.049	7.549
Erbsen	185	82	—	267	551	979	224	1.306
Malz	684	207	102	789	1.921	103	550	1.474
Raps	49.149	5.514	2.058	52.605	35.027	727	1.836	33.918
Hanfsamen	52	1.016	303	765	480	805	581	704
Wicken	948	416	43	1.321	608	421	99	930
Mehl	4.498	2.035	2.117	4.416	5.580	1.091	2.041	4.630
Kleie	2.478	1.625	548	3.555	13.352	2.939	2.291	14.000
	314.591	204.268	195.525	323.334	353.066	174.062	159.238	367.890
Spiritus	1.648	—	499	1.149	—	—	—	—
Zucker	5.221	11 900	1.757	15.364	1.511	110	808	813
Wein	2.066	997	367	2.696	1.678	642	460	1.860
Oele und Fette	1.100	388	464	1.024	713	882	434	1.161
Sonstige Waaren	17.503	8.226	6.163	19.566	13.985	4.520	2 254	16.251
Mittlere Tagesbewegung	17.940 Meter-Centner				14.308 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,061.820	1,448.060	1,016.060	3,493.820	3,251.800	998.900	899.730	3,350.970

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	84	32	20	96	83	9	15	77
Versicherungswerth . . fl.	330.270·—	165.520·—	75.350·—	420.440·—	340.060·—	76.150·—	53.160·—	363.050·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	8	2	3	7	13	—	3	10
Versicherungswerth . . fl.	53.800·—	24.300·—	16.300·—	61.800·—	29.280·—	—	5.700·—	23.580·—
Lombardbetrag . . . . fl.	35.350·—	13.500·—	10.500·—	38.350·—	16.164·52	—	3.180·—	12.984·52

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft I, giltig vom I. October 1893.
„ II, „ 2, „ „ I. Jänner 1894.

Abänderung der „Besonderen Tarifbestimmungen".

Die in den obgenannten Tarifheften, und zwar im Hefte 1, Seite 6, Absatz 3, enthaltene Tarifbestimmung, lautend:

„Die in den Stationstarifen (Seite 20—137) enthaltenen Frachtsätze der Stückgutclasse II sind auf die Beförderung von Borstenvieh in der Richtung nach Galizien und der Bukowina beschränkt.

Die im Stationstarife für Bielitz (Seite 17—19) enthaltenen Frachtsätze der Stückgutclasse II, sowie die im Ausnahmetarife XIII (Seite 209—210) aufgenommenen Frachtsätze haben für Borstenviehtransporte sowohl in der Richtung nach als von Galizien und der Bukowina Geltung, im letzteren Falle jedoch nur dann, wenn diese Transporte für die Confinirungsanstalt in Biala bestimmt sind."

sowie die im Hefte 2, Seite 6, Absatz 3, enthaltene Tarifbestimmung, lautend:

„Die in den Stations- und Schnitttarifen (Seite 17—232) enthaltenen Frachtsätze der Stückgutclasse II haben ausnahmlich jener für den Verkehr mit Bielitz und Krakau bei Beförderung von Borstenvieh nur in der Richtung nach Galizien und der Bukowina Giltigkeit.

Die instehend für Bielitz und Krakau vorgesehenen Frachtsätze der Classe II, sowie die im Ausnahmetarife XVI (Seite 297—298) enthaltenen Frachtsätze haben für Borstenviehtransporte sowohl in der Richtung von als nach Böhmen, Mähren und Schlesien Geltung; im letzteren Falle jedoch nur dann, wenn diese Transporte aus den Confinirungsanstalten in Biala, bezw. Krakau stammen."

tritt mit sofortiger Giltigkeit ausser Wirksamkeit.

Wien, am 6. December 1895. [952]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Tariftheil V, Heft I (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Oberhausen bei Augsburg.

Mit Giltigkeit vom 10. December 1895 wird die Station Oberhausen bei Augsburg in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen, und wird vom Schnittpunkte B II des I. Abschnittes (Route via Eger) der Theilfrachtsatz von Rmk. 70 per 10.000 kg berechnet werden.

Wien, am 6. December 1895. [953]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des IV. Nachtrages zu den vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht in dem Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Beneschau-Wlaschim gelangt obenbezeichneter Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Bestimmungen über den Personen- und Gepäckstransport, sowie den Kilometerzeiger für die genannte Localbahn.

Dieser Nachtrag ist um den Preis von 10 Hellern bei der k. k. General-Direction und den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen erhältlich.

Wien, am 6. December 1895. [954]

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr.

Aufhebung des im Tarifhefte V enthaltenen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Twist.

Am 1. Februar 1896 treten die auf Seite 3 des Nachtrages VII zu dem vom 20. August 1880 giltigen Tarifhefte V für den oben bezeichneten Güterverkehr enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 38 für den Transport von Twist aus Bayern ohne Ersatz ausser Wirksamkeit.

Wien, am 7. December 1895. [955]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Bayerischer Regiekohlenverkehr.

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 und, soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1896, tritt ein neuer Tarif in Kraft, welcher gegen den zur Aufhebung gelangenden Tarif vom 1. Juni 1895 unwesentliche Aenderungen einzelner Frachtsätze, sowie Frachtsätze von einigen neu einbezogenen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der Station Ossegg II der k. k. Oesterr. Staatsbahnen enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen und Dienststellen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 7. December 1895. [956]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Neuer Anhang zum Tarife Theil II.

Mit Giltigkeit vom 20. Jänner 1896 bis auf Weiteres tritt ein neuer Anhang zum Tarife Theil II des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1893 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze für Güter der Classe I und II bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für 5000 kg, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen als Frachtgut, und
2. Ermässigte Frachtsätze für Fensterglas (ungeschliffene Glastafeln), verpackt, aus Pos. G-14 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893 bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen als Frachtgut.

Mit dem Tage der Einführung dieses Anhanges tritt der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1894 bis auf Weiteres nebst Nachtrag I vom 1. November 1894 bis auf Weiteres ausser Kraft.

Exemplare des neuen Anhanges sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 3 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 4. December 1895. [957]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife Theil II vom 15. Jänner 1895.

Mit dem 1. Februar 1896 gelangt der vorstehend bezeichnete Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält einen Stationstarif für den Transport von Frachtgütern der Classe I und II zwischen der Station Mori und den Stationen Arco und Riva, sowie umgekehrt.

Ferner einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais, Salz, Stroh und Zucker in Wagenladungen zwischen der Station Mori und Riva, sowie umgekehrt.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Betriebsleitung in Arco zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Bozen, 7. December 1895. [958]

Sonstige Nachrichten.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. (Nachtrag V.) Mit Wirksamkeit vom 15. November gelangte der Nachtrag V zur Ausgabe, welcher enthält:

I. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.
II. Ergänzungen und Berichtigungen der Kilometertafel I.
III. Ergänzungen der Kilometertafel II.
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Heft Nr. 2. (Abänderung der Bezeichnung der Station Neunkirchen.) Die Station Neunkirchen, früher zum Directionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), nun zum Bezirk Frankfurt a. M. gehörig, hat laut Nachtrag V zum vorbezeichneten Tarifhefte mit dem 1. November die Bezeichnung „Neunkirchen (Sieg)" erhalten. Die Aenderung wurde vorgenommen, um Verwechslungen mit der Station Neunkirchen (Saar) des Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken vorzubeugen. Versender und Güterabfertigungsstellen werden zur Vermeidung von Verschleppungen hiemit ausdrücklich auf den Unterschied der Stationen Neunkirchen (Sieg) und Neunkirchen (Saar) aufmerksam gemacht.

Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Malz, Mehl u. s. w. aus Bayern über Lindau vom 20. Mai 1895. Die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs finden mit sofortiger Wirksamkeit auch auf Gerstesendungen in Wagenladungen von 10.000 kg, welche von bayerischen Malzfabriken ab bayerischen oder ausserbayerischen Stationen oder aus bayerischen Lagerhäusern bezogen und zu Malz verarbeitet über Lindau oder Kufstein ausgeführt werden, entsprechende Anwendung.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarife für den inneren Verkehr der k. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895.

I. Aenderungen und Ergänzungen der Verkehrsordnung nebst Zusatzbestimmungen.

1. Durch die neue Fassung des § 53 der Verkehrsordnung sind die hiezu erlassenen allgemeinen Zusatzbestimmungen II, VI, VII und X als aufgehoben zu erachten.
   In der bisherigen allgemeinen Zusatzbestimmung XI sind die Worte „dieser Gesammtfrachtzuschlag" in „der Frachtzuschlag" abzuändern. Die übrigen allgemeinen und besonderen bayerischen Zusatzbestimmungen zu § 23 werden durch die neue Fassung nicht berührt.
2. In der 5. Zeile der Zusatzbestimmung IV Ziffer 2 zu § 58 der Verkehrsordnung (Seite 20 des Tarifs) werden die Worte „Büchsen (Mostpfeifen)" in „Vorrichtungen (Mostpfeifen und dergleichen)" abgeändert.

II. Ergänzung der Allgemeinen Tarifvorschriften.

In § 23 Ziffer 2 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Seite 95 des Tarifs) wird in der 6. Zeile hinter dem Worte „Kinderspielwagen" eingeschaltet: „(nicht Kindersportwagen)",

Diese Aenderung tritt am 1. Jänner 1896 in Kraft.

III. Ergänzung des Verzeichnisses zu den Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifs I beispielsweise zu rechnenden Gegenstände.

Unter Ziffer II im Anhang (Seite 157 des Tarifs) ist unter Streichung der besonderen Aufführung von „Hut- und Mantelhaken (auch mit Porzellanknöpfen und Messingbeschlag)" nachzutragen:

unter „Geldschränke, eiserne": „Griffe, Handgriffe, Thür- und Fenstergriffe";
unter „Haken und Augen, auch lackirte": „Haken aller Art, einschliesslich Hut- und Mantelhaken (auch mit Porzellanknöpfen und Messingbeschlag)";
unter „Messerschmiedewaaren": „Nägel" und
unter „Schnallen, eiserne": Schrauben.

Ferner wird die Position „Waffen, als Infanteriegewehre, Pistolen, Revolver, Terzerole" geändert in:

„Waffen, als: „Hieb-, Stich- und Schusswaffen aller Art."

IV. Berichtigungen.

Seite 147 bei „Boote", und Seite 172 bei „Kähne" ist in der 2. Spalte statt „§§ 19—21" zu setzen: „§§ 18—21",
Seite 181 ist bei „Möbel aus gebogenem Holze, zerlegte", in Spalte 5 ein *) zu setzen.
Seite 194 ist in der 2. Zeile der ersten Position „Steine etc." hinter dem Worte „soweit" einzuschalten: „nicht".
Seite 198 bei „Thonsteine" ist in der 2. Spalte statt „Steine" zu setzen: „Thonwaaren".

— (Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, Heft A, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und von Hunden in Begleitung von Reisenden, vom 1. Juli 1894. Mit 20. November gelangte nachstehende Ergänzung der Zusatzbestimmung A 1 (1) zu § 10 der Verkehrsordnung zur Einführung:

„Für Sonderzüge auf Vicinal- und Localbahnen kommen gleichfalls mindestens 4 Mk. für das Tarifkilometer zur Erhebung. Die Mindestgebühr im Ganzen beträgt jedoch für Sonderzüge auf Vicinal- und Localbahnen nur 50 Mk."

Die Zusatzbestimmung A 1 (3) erhält folgenden Nachtrag:

„Bei Sonderzügen auf Vicinal- und Localbahnen beträgt in diesem Falle der Mindestbetrag für Hin- und Rückfahrt 50 Mk.

Die Bestimmung:

„Sonderzüge für Gesellschaften und Vereine" ist zu ergänzen wie folgt:

„Sonderzüge für Gesellschaften und Vereine werden gegen Lösung von Personenzugskarten für jeden einzelnen Theilnehmer befördert, jedoch muss durch der Erlös aus sämmtlichen Fahrkarten der Mindestbetrag von 4 Mk. für das Kilometer und im Ganzen von 100 Mk. auf Hauptbahnen, 50 Mk. auf Vicinal- und Localbahnen erreicht werden."

Vorstehende Bestimmungen gelten nur für den inneren Verkehr der Bayerischen Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. Die Ausnahmetarifirung von Rohmargarin wird mit 31. December 1895 aufgehoben. Der genannte Artikel ist unter den Gütern des Ausnahmetarifes a[1] zu streichen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugestandniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2218	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kainit aus der Pos. D—15 des Tarif-Theiles I	Kalusz und zwar: I. Rücksichtlich der ganzen Transportstrecke bis zur Bestimmungsstation	Stationen der westlichen Linien der k. k. Staatsbahnen und Stationen der Südbahn via Wien	I. Aufgabe in Mengen unter 5000 kg mit directen Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Galizisch-Wiener Verbandstarif vom 1. Februar 1893, bezw. Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	Für Entfernungen von 1—50 km . . . 0·37 kr. 51—150 „ . . . 0·34 „ 151—300 „ . . . 0·30 „ für jedes weitere Kilometer . . . 0·21 „ pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Manip.-Gebühr pro 100 kg unter Durchrechnung für den Gesammtdurchlauf auf den nebenbezeichneten Transportstrecken, exclus. Wiener Verbindungsbahn, für welche die fixe Gebühr von 4 kr. pro 100 kg berechnet wird	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1897 vorzulegen sind	Bei Durchrechnung der unter I angegebenen ermässigten Frachtsätze über die k. k. Donauuferbahn wird für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Nussdorf die Distanz von 5 km, für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Penzing die Distanz von 31 km zu Grunde gelegt. Für die Frachtberechnung auf Grund der unter I angegebenen Einheitssätze gelten die im Localtarife der k. k. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, unter IV festgesetzten Bestimmungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kainit aus der Pos. D—15 des Tarif-Theiles I	**II.** 1. Rücksichtlich der Strecke Kalusz—Oswięcim und der im Localtarife der k. k. Staatsbahnen (Auflage vom 1. Jänner 1896), Heft 1, Abschnitt A, B und D angeführten Linien		**II.** Aufgabe in a) Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief, bezw. Frachtzahlung für mindestens dieses Quantum b) vollen Wagenladungen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Galizisch-Wiener Verbandstarif vom 1. Februar 1893, bezw. Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Verschieden	1. a) Frachtsatz des Ausnahmetarifes I b) 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km unter Durchrechnung über alle, selbst durch fremde Bahnlinien getrennte k. k. Staatsbahnlinien, welche hiebei als zusammenhängende Strecken angesehen werden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende Februar 1897 vorzulegen sind	Bei Durchrechnung der unter II 1 angegebenen ermässigten Frachtsätze über die k. k. Donauuferbahn wird für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Nussdorf die Distanz von 5 km, für die Strecke ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. bis Penzing die Distanz von 31 km zu Grunde gelegt. Für die Frachtberechnung auf Grund der unter II 1, b) angegebenen Einseitssätze gelten die im Localtarife der k. k. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, unter IV festgesetzten Bestimmungen
				2. Rücksichtlich der österr. Strecken der Südbahn ab Wien Matzleinsdorf						2. a) Frachtsatz der Classe C b) für die Entfernung von 1—300 km . . . . . . 0·24 Heller; 301—500 „ . . . . . . 0·22 „; für jedes weitere Kilometer . . 0·20 „ pro 100 kg und 1 km				
				3. Rücksichtlich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn						3. Kreuzer a) / b)				
				Oswięcim	Wien Nordbahnhof					a) 51·3 / b) 34·8				
				Oswięcim	Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B.					a) 51·6 / b) 35·1				
				4. Rücksichtlich der Wiener Verbindungsbahn						4. a) / b)				
				Wien Nordbahnhof	Wien Südbahn (Matzleinsdorf)					a) 4 / b) 3				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
2219	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kartoffeln	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowa Eisenbahn)		Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1896	Tarif Theil II, Heft 1 für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Bierzanow				—	39	—			
					Bobowa				—	76	—			
					Brody				—	126	—			
					Chabówka				—	66	—			
					Dembica				—	73	—			
					Dobrzechów				—	86	—			
					Gródek				—	106	—			
					Iwonicz				—	90	—			
					Jaroslau				—	90	—			
					Lemberg				126	110	16			
					Mościska				—	100	—			
					Podlęże				—	41	—			
					Przemýsl				106	94	12			
					Przeworsk				—	86	—			
					Radymno				—	92	—			
					Rzeszów				—	80	—			
					Sądowa Wisznia				—	102	—			
					Zurawica				—	94	—			
2220	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine der Classe C		Josefstadt-Jaroměř	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	kr.			Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Jaroměř als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Die Transporte müssen zur Pflasterung in der Stadtgemeinde Jaroměř bestimmt sein
				Prag Oe.N.W.B.					35·6	23·4	12·2			
				Skutsch					23·8	15·0	8·8			
				Liebau					20·7	12·9	7·8			
				Einsiedl					34·7	26·4	8·3			
				Reichenberg					32·4	24·2	8·2			
				Chrast					20·9	13·4	7·5			
2221	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine und Schotter der Classe C und des Specialtarifes 3	Falgendorf	Königinhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	9·7 kr.	5·0 kr.	4·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. In den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2222		Kremsthalbahn	Schotter	Ober-Micheldorf	Linz	In Wagenladungen à 10 Tonnen	Vom 1. Jänner bis Ende December 1896	A.-T. 13	19·5	10·0	9·5	Kartirung		
2223			Normales Eilgut	Bad Hall	Linz	Directe Kartirung		Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig vom 1. November 1893	100·0	32·5	67·5	Kartirung		Minimalgebühr per Sendung 20 kr.
			Ermässigtes Eilgut						40·0	32·5	7·5			
			Besonders ermässigtes Eilgut						48·0	20·0	28·0			
			Güter der Classen I u. II	und vice versa im directen Verkehre mit Wien					40·0	20·0	20·0			
2224			Güter aller Art	Linz	Traun Nettingsdorf und vice versa	Minimalquantum von 50 Wagenladungen à 10 Tonnen pro Jahr		Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig vom 1. November 1893	Verschieden		5 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbriefe und Duplicate bis längstens Ende Jänner 1897	
2225			Güter aller Art, mit Ausnahme jener Artikel, welche in Ausnahmetarife eingereiht sind	Linz	Nach allen Stationen, mit Ausnahme von Traun und Nettingdorf und vice versa	Minimalquantum von 50 Wagenladungen à 10 Tonnen pro Jahr		Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig vom 1. November 1893	Verschieden		5 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbriefe und Duplicate bis längstens Ende Jänner 1897	
2226			Erze, Mineralien, Kohle, hydr. Kalk, Weisskalk, Kalk- u. Cementfabrikate	Micheldorf Kirchdorf	Traun oder Linz	1000 Wagenladungen à 10 Tonnen in der Relation Linz—Kirchdorf und vice versa		Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig vom 1. November 1893	Verschieden	13·0 12·5	Verschieden	Kartirung		
				Linz	Kirchdorf oder Micheldorf					14·4				
2227			Leer retourgehendes Milchgeschirr	Linz	Allen Stationen	Bei einem Versandt von mindestens 6000 Liter Milch pro Monat von einem Absender		Besonders ermässigtes Eilgut und A.-T. 16	Verschieden	Frachtfrei		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufnahmsscheine oder Frachtbriefe bis längst. Ende Jänner 1896	
2228			Getreide	Im directen Verkehre von Wien	Bad Hall	Directe Kartirung		A.-T. 3	16·0	11·5	4·5	Kartirung		
			Ziegel	Linz transit				A.-T. 13	13·0	11·5	1·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2229	Kremsthalbahn		Wolfsegg-Traunthaler Kohle	Linz	Traun und Nettingsdorf	Aufgeber hat die Sendungen zu franciren	Vom 1. Jänner bis Ende December 1896	Ausnahmetarif 7		/	5 Percent	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Francaturnoten event. Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Jänner 1897	
2230	Kremsthalbahn		Holzstoff leer retourgehende Holzstoffsäcke	Klaus-Steyrling	Nettingsdorf	Minimal-Verfrachtungsquantum von zusammen 250 Waggons à 10 Tonnen in den Relationen Klaus-Steyrling—Nettingsdorf und Klaus-Steyrling—Linz transit und vice versa pro Jahr	Vom 1. Jänner bis Ende December 1896	C	35·7	16	19·7	Kartirung		
				Klaus-Steyrling	Linz transit			C	40·9	20	20·9			
				Linz transit	Klaus-Steyrling			Ausnahmetarif 16	33	20	13			
				Nettingsdorf	Klaus-Steyrling			Ausnahmetarif 16	26	16	10			
2231	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gewöhnliche Eilgüter	Reichenberg (Sächs. St.B. und S.N.D.V.B.)	Brüx (A.T.E.)	Bei Aufgabe in jeder Menge	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1896	Sächs.-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 5, vom 1. Juni 1892	kr. ö. W. 266·4	250·0	16·4	Im Rückvergütungswege	Auf den Antragsteller als Absender oder Empfänger lautende Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, sobald diese keinen Rückvergütungsstempel einer der betheiligten Eisenbahnverwaltungen tragen und bis längstens Ende Februar 1897 vorgelegt werden	
				Reichenberg (Sächs. St.B. und S.N.D.V.B.) oder umgekehrt	Teplitz (A.T.E.)				230·4	220·0	10·4			
2232	Buschtěhrader Eisenbahn		Kohle, mineralische	Prag (Smichow)	Prag (Bubna) über Hostiwitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	10·9 kr. ö. W.	9·0 kr. ö. W.	1·9 kr. ö. W.	Rückvergütung	Original-Frachtbriefe, auf die abschliessende Firma als Empfängerin lautend, spätestens drei Monate nach Ankunft der Sendungen vorzulegen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückerstattungsanspruch

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2233	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Siehe nachstehende Tabelle			Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter, bezw. Classen und Specialtarife giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Ausschliessliche Instradirung via Stadlau—Marchegg—Gänserndorf	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach oder von	Von oder nach Wien (Staatsbahnhof) — Transportgebühren pro 100 Kilogramm — Eilgüter: gewöhnliche	Eilgüter: ermässigte	Eilgüter: besonders ermässigte	Sperrige Güter	Frachtgüter: Normalclasse I	Normalclasse II	Wagenladungsclasse A	Wagenladungsclasse B	Wagenladungsclasse C	Specialtarif 1	Specialtarif 2	Specialtarif 3
	in Kreuzern österr. Währung											
Krakau	658·4	251·7	251·7	375·5	251·7	191·9	138·6	108·1	61·8	95·1	64·3	54·0

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
2234	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle aus dem Neuroder Reviere		Rossitz (S.N.D.V.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directer Tarif für die Beförderung niederschlesischer Kohle nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889. Nachtrag VIII vom 15. Jänner 1895	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
				Neurode					37·7	35·7	2·0			
				Rubengrube					38·0	36·0	2·0			
				Wenzeslaus-grube					39·2	37·2	2·0			
				Möhlten					36·9	34·9	2·0			
2235	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Okřischko (St.E.G.) loco	Für das in der Zeit vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896 **1700 t übersteigende Quantum.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	22·1 kr.	18·1 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2236	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig (St.E.G.) transit	Čižkovic	**300 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	11·7 kr.	10·2 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
2237	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Mittelsteine (St.E.G.) loco	Pardubitz (S.N.D.V.B.) Chrudim Časlau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 39·1 44·1 50·7		Im Kartirungswege	•	
2238	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.k.St.B.	Coaks	Segen-Gottes	Radotín (via B.-Brod—Prag)	Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	58 kr.	46·6 kr.	11·4 kr.	Im Kartirungswege		
2239	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.k.St.B.	Coaks	Segen-Gottes	Arnoldstein (via Stadlau)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	80·5 kr.		Im Kartirungswege		
2240	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle und Coaks	Segen-Gottes	Vöslau-Gainfarn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 1. Juni 1893	43 kr.	33·5 kr.	9·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Abladen der Sendungen haben die Empfänger auf ihre eigenen Kosten innerhalb der tarifmässig festgesetzten Zeitfrist besorgen zu lassen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2241	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle und Coaks	Segen-Gottes	Eszterháza-gyár	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 5. April 1895	116 Heller	101 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		
2242	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		C o a k s	Bubna (Bahnhof der St.E.G.)	Prag Hrabovka transit	Frachtzahlung für das factische Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	6·7 kr.	5·7 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
2243	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig (St.E.G.)	Kalk-Podol Prachovic Kostelec-Vizec	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 49·4 49·0 47·8	kr. 40·7 40·7 40·7	kr. 8·7 8·3 7·1	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
2244	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oe.N.W.B.	Kalksteine	Kalk-Podol Prachovic (Station)	Aussig (Oe.N.W.B.) transit (für Türmitz)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den genannten Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 21·5 21·0		Im Kartirungswege		Die Transporte müssen mit directen, nach Türmitz lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Aufladen der Sendungen hat der Versender durch eigene Arbeiter und auf eigene Kosten vorzunehmen
2245	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oe.N.W.B.	Kohle und Coaks	Diversen Stationen	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	In vollen Wagenladungen bei Verwiegung auf der Strassenbrückenwaage	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893	Wägegeld 1 kr. pro 100 kg	60 kr. pro Wagen		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	2246	2247
Die Publication erfolgt: von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Güter der Classen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3	Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlproducte
für die Transportstrecke: von	Wien (St.E.G.) loco	Wien (St.E.G.) *)
für die Transportstrecke: nach	Wien (S.B., K.F.N.B., K.E.B. und E.W.A.) loco und transit	Wien Lagerhaus
	oder vice versa	via Wien Donauquaibahnhof
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufrechthaltung der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelten Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Bahnlinien vom 1. Mai 1894
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	20 Heller
Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Die bezüglichen, für die betreffenden Strecken der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien bestehenden Frachtsätze für Wien (St.E.G.) transit zuzüglich 4 Kreuzer — 8 Heller pro 100 kg	12 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)		8 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Bei den in Wien (St.E.G.) **aufgegebenen** Sendungen: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend; bei den in Wien (St.E.G.) **angelangten** Sendungen: Original-Frachtbriefe, auf den Relamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	Original-Frachtbriefe, mit welchen die Sendungen bis Wien St.E.G. befördert wurden, und die correspondirenden Aufnahmsscheine, resp. Frachtbrief-Duplicate über die Weitersendung. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen
Besondere Bemerkungen	Insoferne bei directen Tarifen im Verkehre mit Wien (St.E.G.) für die Linien der den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen die nebenstehende Frachtermässigung bereits eingerechnet wurde, entfällt jede Rückvergütung	*) Giltig für Sendungen, welche nach vollzogener Ausladung, resp. Einlagerung auf dem Bahnhofe der St.E.G. in Wien mit neuen Frachtbriefen nach Wien Lagerhaus zur Weiterbeförderung gelangen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2248	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regie- und Materialgegenstände der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, soferne dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar:				Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896		Kreuzer	Kreuzer	Kreuzer	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			1. Eilgüter, als: a) gewöhnliche	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	Oswięcim				Verschieden	429	Verschieden			
			b) ermässigte							195				
			c) besonders ermässigte							193				
			2. Frachtgüter der Güterclassen, als: a) der Classe I							208				
			b) " " II							159				
			c) " " A							104				
			d) " " B							74				
			e) " " C							48				
			f) des Specialtarifes 1							77				
			g) des Specialtarifes 3							44				
			h) der Sperrigkeitsclasse							284				
			3. Eisen und Stahl etc. der Positionen E-6 und E-7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, und zwar: a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	Oswięcim					a) 89 b) 116				
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito bezw. vice versa	Sternberg			Localtarif vom 1. Jänner 1893	a) 63·5 b) 81·4	a) 58 b) 75·1	a) 5·5 b) 6·3			
					Olmütz				a) 60·2 b) 76·9	a) 54·6 b) 70·7	a) 5·6 b) 6·2			
					Prossnitz				a) 62·3 b) 79·8	a) 56·8 b) 73·5	a) 5·5 b) 6·3			
				Oswięcim bezw. vice versa	Sternberg				a) 58·5 b) 74·6	a) 52·9 b) 68·4	a) 5·6 b) 6·2			
					Olmütz				a) 54·6 b) 69·6	a) 49·3 b) 63·7	a) 5·3 b) 5·9			
					Prossnitz				a) 59·9 b) 76·6	a) 54·3 b) 70·4	a) 5·6 b) 6·2			
			4. Eisen und Stahl etc. der Positionen E-6 und E-7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen: a) für Sendungen der Position E-6; b) für Sendungen der Position E-7	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	Oswięcim				Verschieden	a) 74 b) 79	Verschieden			
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito bezw. vice versa	Sternberg				a) 52 b)	a) 48·4 b) —	a) 3·6 b) —			
					Olmütz				a) 48 b) —	a) 45·6 b)	a) 2·4 b) —			
					Prossnitz				a) 62·3 b) 62·3	a) 47·4 b) 50·7	a) 14·9 b) 11·6			
				Oswięcim bezw. vice versa	Sternberg				a) 58·5 b) 58·5	a) 44·2 b) 47·2	a) 14·3 b) 11·3			
					Olmütz				a) 54·6 b) 54·6	a) 41·2 b) 44	a) 13·4 b) 10·6			
					Prossnitz				a) 59·9 b) 59·9	a) 45·4 b) 48·5	a) 14·5 b) 11·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regie- und Materialgegenstände der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, soferne dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar:	5. Holz des Specialtarifes 2 bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien-Nordbahnhof	Oswięcim bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	44	Verschieden	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg				39·5	29·1	10·4			
					Olmütz				38·1	27·5	10·6			
					Prossnitz bezw. vice versa				39	28·5	10·5			
				Oswięcim	Sternberg				37·4	26·6	10·8			
					Olmütz				35·9	24·9	11			
					Prossnitz bezw. vice versa				38	27·3	10·7			
			6. Eisenbahnschwellen, hölzerne, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito und Wien-Nordbahnhof	Oswięcim bezw. vice versa				Verschieden	41	Verschieden			
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg				32·8	26·1	6·7			
					Olmütz				31·7	24·5	7·2			
					Prossnitz bezw. vice versa				32·4	25·5	6·9			
				Oswięcim	Sternberg				31·2	23·6	7·6			
					Olmütz				30	21·9	8·1			
					Prossnitz bezw. vice versa				31·6	24·3	7·3			
			7. Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel (Locomotive, Tender und Eisenbahnwagen), neue, auf eigenen Rädern rollend, bei Aufgabe in unbeladenem Zustande als Frachtgut	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Oswięcim				92·2	54·7	37·5			
					Sternberg				60·4	48·5	11·9			
					Olmütz				56·7	47·8	8·9			
					Prossnitz				59·1	48 2	10·9			
				Olmütz transito (für Sendungen von Prag)	Oswięcim				51	46·7	4·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regie- und Materialgegenstände der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, soferne dieselben für deren Rechnung expedirt werden, und zwar:	8. Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel, alte, bereits im Gebrauche gestandene, auf eigenen Rädern rollend, bei Aufgabe im unbeladenen Zustande als Frachtgut:			Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893		per Stück Mark		Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Oswięcim bezw. vice versa					168·48 63·18 42·12 21·06				
			a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Sternberg					107·04 40·14 26·76 13·38				
			a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen		Olmütz bezw. vice versa					100·32 37·62 25·08 12·54				
			a) Locomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	Olmütz transito	Oswięcim bezw. vice versa					89·76 33·66 22·44 11·22				
2249	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- und Materialgegenstände der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, soferne dieselben für Rechnung dieser Verwaltung expedirt werden, und zwar:	Wien Nordbahnhof	Oderberg bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Erscheinen der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder einer deren Dienststellen auf den Frachtbriefen als Aufgeber und Empfänger	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893				Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			I. Eilgüter, gewöhnliche						451·6	200·5	251·1			
			II. Frachtgüter: a) bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten, und zwar: Güter der Classe I " " " II " " " A						166·8 142·0 98·3	98·9 98·0 94·0	67·9 44·0 4·3			
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und zwar: Güter der Classe I " " " II " " " A " " " B						166·8 142·0 98·3 76·2	61·9 61·0 57·0 54·3	104·9 81·0 41·3 21·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2250	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Leer retourgehende Bierfässer			Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen durch Parteiorgane		Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Versandtstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
				Wien Nordbahnhof	Olmütz		Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896		52·2	47·5	4·7			
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Olmütz				52·8	49·5	3·3			
				Mähr.-Ostrau	Troppau		Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896		13·5	13·0	0·5			
				Krakau	Troppau				46·8	42·0	4·8			
2251	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Cigarettenpapier in ganzen Bögen	Zloczów	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	kr. 355	kr. 232·6	kr. 122·4	Im Kartirungswege		
			Druck- und Packpapier						226	218·4	7·6			
2252	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Grubenholz	Liptó-Szt. Miklós	Karwin	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei Aufgabe von Hölzern über 6·3 m Länge, wenn zu deren Beförderung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem factischen Gewichte, in minimo aber für 10000 kg nach jedem verwendeten Wagen berechnet	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende des Jahres 1896	Localtarif	28·0	24·6	3·4	Im Kartirungswege		
				Liptó-Tepla	Karwin				26·0	22·9	3·1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2253	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohlen, Coaks und Briquetts	Ostrauer Revier M.-Ostrau Hruschau Szczakowa Trzebinia Oderberg*) Dombrau Karwin	Sümeg, Station der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Im Uebrigen sind die für den Kohlenverkehr bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgebend	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens jedoch bis Ende December 1896	Heft 3 des vom 1. August 1894 giltigen Ausnahmetarifes für den Oesterr.-Ungarischen Kohlenverkehr und Heft III des vom 15. September 1895 giltigen Tarifes für den Oberschles. - Oesterr. - Ungarischen Kohlenverkehr		140 140 140 180 176 144 140 138		Im Kartirungswege		*) Für Sendungen von Preussisch-Schlesien wird zu den Oderberger Frachtsätzen an Ueberfuhrsgebühr 2 Heller pro 100 kg hinzugerechnet
2254	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse in Fässern bei Auflieferung von mindestens 1000 Litern per Frachtbrief	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof bezw. vice versa	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	35·2 kr.	20·0 kr.	15·2 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse, sowie leer zur Füllung gehende, gebrauchte und leer retourgehende Wein-, Weinmost- und Essigfässer bei Auflieferung in jeder Menge	Zistersdorf	Wien Nordbahnhof Marchegg bezw. vice versa				Verschieden	kr. 28·1 23·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
			3. Wein, Weinmost, dann Essig zum Genusse in Fässern, bei Auflieferung in jeder Menge	Zistersdorf	Hohenau und den in der Richtung gegen Lundenburg darüber hinaus gelegenen Stationen, dann nach Dürnkrut bezw. vice versa				Verschieden	Verschieden	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Bezüglich der im Rückvergütungswege begünstigten Transporte auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Localtarifsätze eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2255	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Getreide aller Art	Györ transit	Ebenfurth-Mühle	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif		35 kr.		Im Kartirungswege		
2256	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Reis, geschält, Reiskleie, Reisstaub, Reishülsen und Reismehl	Triest oder Fiume	Buczacz	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Verbandtarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	568	544	24	Im Kartirungswege		
					Czernowitz				586	564	22			
					Hatna				618	602	16			
					Hliboka				598	582	16			
					Husiatyn				602	588	14			
					Kolomea				554	530	24			
					Stanislau				526	500	26			
					Suczawa				622	606	16			
					Volksgarten				586	568	18			
					Zuczka				586	564	22			
					Buczacz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Verbandtarifes			442	399	43			
					Czernowitz				456	415	41			
					Hatna				480	447	33			
					Hliboka				464	431	33			
					Husiatyn				468	435	33			
					Kołomea				430	387	43			
					Stanislau				406	365	41			
					Suczawa				484	449	35			
					Volksgarten				456	419	37			
					Zuczka				456	415	41			
									Heller incl. Mgb. und ung. Transportsteuer					
2257	Südbahn-Gesellschaft		Schnittholz	Szombathely	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für den Frachtgut-Transport von Holz in Wagenladungen, giltig vom 1. April 1892 bis auf Widerruf	84 Heller	74 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
									incl. ungar. Steuer					
2258	Südbahn-Gesellschaft		**Ergännzung:** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 121 vom 15. October 1895, sub fortlaufender Nummer 1571, für Getreide und die daraus erzeugten Mahlproducte enthaltene Begünstigung für die Stationen Jenbach, Innsbruck, Schwaz und Hall ist bei Getreide in der Rubrik: „für die Transportstrecke nach", bezw. bei Mahlproducten in der Rubrik: „für die Transportstrecke von" noch durch die Stationen **Kufstein, Kundl, Brixlegg, Steinach, Sterzing, Brixen** und **Lienz** zu ergänzen.											
2259	K.F.N.B.	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 146 ex 1894, sub Post 2522, für Holz des Specialtarifes 2 publicirten Frachtbegünstigungen wird unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bestimmungen des Zugeständnisses bis Ende Februar 1896 erstreckt										

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 139 ex 1895, unter fortlaufender Nummer 2075, wird dahin richtig gestellt, dass die Bestimmungen in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" auch auf die ermässigten Frachtsätze **von Trzebinia** ausgedehnt werden.

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 141 ex 1895 unter fortlaufender Nummer 2159, muss es in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungungen", Seite 2290, Zeile 3, und Seite 2291, Zeile 5, anstatt „zur Aufgabe gelangen" richtig **„zur Abgabe gelangen"** heissen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Auf Grund des § 68 des Eisenbahn-Betriebsreglements beabsichtigt die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection **in der Station Prag K.F.J.Bahnhof die Zu- und Abstreifung der Eil- und Frachtgüter im Submissionswege** an eine

Rollfuhr-Unternehmung

zu übergeben, welche die in der Station Prag K.F.J.Bahnhof ankommenden Eil- und Frachtgüter zu den Geschäftslocalitäten oder der Behausung aller jener Empfänger, welche sich die directe Benachrichtigung oder die Benachrichtigung an einen Bevollmächtigten, beziehungsweise die Befugniss, ihre Güter selbst abzuholen oder durch einen anderen Fuhrunternehmer abholen zu lassen, nach der bestehenden Vorschrift (§ 68, Abs. 5 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, Nr. 207 R.-G.-Bl.) nicht gewahrt haben, abzufahren und die zur Aufgabe in Prag K.F.J.Bahnhof bestimmten Eil- und Frachtgüter, wenn dies die Absender verlangen, anzufahren haben wird.

Die bezüglichen Offerte sind, versiegelt und auf dem Couvert als Offerte bezeichnet, längstens **bis 1. Jänner 1896** bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection einzureichen und haben zu enthalten:

1. Preisoffert (Tarif) für die Zu- und Abstreifung der Eil- und Frachtgüter nach den einzelnen Stadttheilen und Ortschaften.
2. Erklärung des Einverständnisses mit den Vertragsbedingungen, welche bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection (commerc. Abth. V) zur Einsicht erliegen.

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung der Offerte erfolgt nach Berücksichtigung aller in Frage kommenden Umstände nach Ermessen der gefertigten Betriebsdirection bis längstens 15. Jänner 1896.

Prag, im November 1895.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 144. Wien, 12. December 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Zartlesdorf zu den Holzausladeplätzen in Lippen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ernst Porák, Inhaber der Cellulosefabrik „Moldaumühl Brüder Porák in Kienberg“ die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Zartlesdorf der k. k. Staatsbahnlinie Budweis—Kl.-Reifling über Seiften, Schwarzwald, Hohenfurth und Kienberg zu den Holzausladeplätzen in Lippen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 30. November 1895. Z. 65.223.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Hochwessely nach Jičinoves.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Johann Čermák in Jičin im Vereine mit dem gräfl. Schlick'schen Secretär August Jeřička in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Endstation Hochwessely der Linie Smidař—Hochwessely der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen zur Station Jičinoves der Linie Nimburg—Jičin derselben Bahngesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 30. November 1895. Z. 62.239.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 10. December 1895, Z. 72.265, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin hat dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die nachstehende Mittheilung gemacht:

„Von der unter Deutschland A. I. Nr. 8 der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, aufgeführten Main-Neckar-Eisenbahn werden ausser der daselbst besonders bezeichneten Linie Eberstadt—Pfungstadt noch andere grossherzoglich hessische Nebenbahnstrecken betrieben. Zur Vermeidung von Zweifeln über die Anwendbarkeit des Uebereinkommens auf diese Linien wird es sich empfehlen, die Nummer 8 wie folgt zu fassen:

8. Main-Neckar-Eisenbahn nebst den von ihr betriebenen grossherzoglich hessischen Nebenbahnstrecken.“

Das genannte Centralamt hat diese Mittheilung im Sinne von Art. 58, Absatz 1, des internationalen Uebereinkommens entgegengenommen und die Liste dementsprechend berichtigt. Den Vertragsstaaten wurde hievon mit dem Circularschreiben vom 4. December d. J. gemäss Art. 57, Ziffer 1, Nachricht gegeben.

Wien, am 10. December 1895.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 3. November 1895, Z. 64.173, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 3. November 1895.

Verzeichniss

des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung jener an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
2389	Buraczyński Basil	.	1	.	.	.	.	1
2440	Macher Carl	.	1	.	.	.	.	1
2604	Sturma Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
2611	Kasstunger Josef[1]	1	.	.	.	.	.	1
2677	Peterlin Raimund	.	1	.	.	.	.	1
2683	Schaffer Johann	.	1	.	.	.	.	1
2880	Apollonio Valentin	.	1	.	.	.	.	1
3056	Fink Josef	.	1	.	.	.	.	1
3322	Tebbich Johann	.	1	.	.	.	.	1
3325	Hawel Franz	.	1	.	.	.	.	1
3330	Kopecký Josef	.	1	.	.	.	.	1
3341	Tomaselli Adalricho Eliadore	.	1	.	.	.	.	.
3571	Zöhrer Johann	.	1	.	.	.	.	1
3591	Heinz Franz	.	1	.	.	.	.	1
3756	Rösner Alois	.	1	.	.	.	.	.
3824	Kotyk Timotheus	.	1	.	.	.	.	1
3848	Fink Bartholomäus	.	1	.	.	.	.	1
3963	Bouše Emanuel	.	1	.	.	.	.	.
4275	Weřmirowský Josef[2]	.	.	.	.	1	.	.
4595	Schöberle Johann	1	.	.	.	.	.	1
4720	Peinel Josef	1	.	.	.	.	.	1
4739	Swientoń Ludwig	.	1	.	.	.	.	1
4960	Kinzel Josef	1	.	.	.	.	.	1
5030	Lang Matthäus	1	.	.	.	.	.	1
5061	Frank Anton	1	.	.	.	.	.	1
5097	Gold Johann	1	.	.	.	.	.	1
5172	Mauser Franz	.	1	.	.	.	.	.
5181	Kröll Christian	1	.	.	.	.	.	1
5291	Dwořák Friedrich	1	.	.	.	.	.	1
5581	Werner Franz	.	1	.	.	.	.	.
6045	Jelinek Alois	1	.	.	.	.	.	1
7055	Frybort Johann	1	.	.	.	.	.	1
7072	Wusik Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
7078	Senensieb Nuchim	1	.	.	.	.	.	1
7096	Stajer Johann	1	.	.	.	.	.	1
7131	Sailer Anton	1	.	.	.	.	.	1
7133	Prus Martin	1	.	.	.	.	.	1
7175	Turkisch Aaron	1	.	.	.	.	.	1
7278	Mayer Carl	1	.	.	.	.	.	1
7316	Topilko Anton	1	.	.	.	.	.	1
7365	Vretz Josef	1	.	.	.	.	.	1
7369	Schreder Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
7370	Fischer Johann I	1	.	.	.	.	.	1
7375	Zajiczek Franz	1	.	.	.	.	.	1
7446	Knych Carl	1	.	.	.	.	.	1
7457	Schmidt August	1	.	.	.	.	.	1
7493	Nožin Josef	1	.	.	.	.	.	1
7508	Germič Thomas	1	.	.	.	.	.	1
7523	Kraš Anton	1	.	.	.	.	.	1
7528	Fenik Johann Ladislaus	1	.	.	.	.	.	1
7577	Bilý Felix	1	.	.	.	.	.	1
7616	Sasiadek Josef	1	.	.	.	.	.	1
7669	Radý Ludwig	1	.	.	.	.	.	1
7692	Holodniak Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
7694	Staschberger Johann	1	.	.	.	.	.	1
7695	Markowitz Thomas	.	.	.	.	1	.	1
7728	Dobrzański Onuser	1	.	.	.	.	.	1
7729	Kawaciuk Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
7730	Panas Georg	1	.	.	.	.	.	1
7745	Petrus Josef	1	.	.	.	.	.	1
7746	Bareggia Franz Bonaventura	.	.	.	.	1	.	1
7751	Badiura Friedrich	1	.	.	.	.	.	1
7755	Samide Johann	1	.	.	.	.	.	1
7776	Peliwo Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
7785	Trzeciecki Stefan	1	.	.	.	.	.	1
7786	Szwec Fedko	1	.	.	.	.	.	1
7787	Trzebieniec Stefan	1	.	.	.	.	.	1
7827	Surmiak Josef	1	.	.	.	.	.	1
7837	Piasevoli Dominik	1	.	.	.	.	.	1
7883	Marek Johann	1	.	.	.	.	.	1
7935	Jarosz Johann	1	.	.	.	.	.	1
8019	Mykita Gregor	1	.	.	.	.	.	1
8028	Trnka Wenzel	.	.	.	.	1	.	1
8066	Mijálek Paul	1	.	.	.	.	.	1
8070	Wołosienka Eustach	.	1	.	.	.	.	.
8141	Jur Johann	1	.	.	.	.	.	1
8145	Koch Josef	1	.	.	.	.	.	1
8158	Rudolf Anton	1	.	.	.	.	.	1
8181	Balajka Franz	1	.	.	.	.	.	1
4092	Albert Adolf[3]	.	1	.	.	.	.	.
6214	Dittersdorf Lazar[3]	.	1	.	.	.	.	.
6552	Zaubek Gustav[3]	.	1	.	.	.	.	1
7195	Linhard Isaak[3]	.	1	.	.	.	.	.
9377	Hampel Josef[3]	.	1	.	.	.	.	.

[1]) Bewerber wurde bereits im Jahre 1883 angestellt; das Erlöschen des Certificates wurde bisher nicht verlautbart.

[2]) Bewerber ist bereits im Jahre 1893 gestorben; das Erlöschen des Certificates wurde bisher nicht verlautbart.

[3]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Der Hamburger Bergungsdampfer „Wilhelm" und die Bergung des englischen Dampfers „Yarrowdale".

Der Nordische Bergungsverein, dessen Centralsitz Hamburg ist, besteht aus deutschen und schwedischen Mitgliedern und besitzt sechs Bergungsdampfer, welche in verschiedenen Häfen Europas stationirt sind. So hat der Dampfer „Wilhelm" seine Station im Piräus, von wo aus er zu Bergungsarbeiten im Mittelmeere, im Schwarzen und Rothen Meere beordert wird; derselbe hat auch seinerzeit bei der Hebung des englischen Casematteschiffes „Sultan" bei Malta mitgewirkt.

Der genannte Bergungsdampfer ist ein Eisenschiff von 550 t Deplacement und mit einer Compoundmaschine von 250 indicirten Pferdekräften ausgestattet, welche ihm eine Maximalgeschwindigkeit von 8 Seemeilen per Stunde ertheilt. Der Dampf von 8 Atmosphären Spannung wird in einem zweifeuerigen Kessel erzeugt.

Im Maschinenraume ist die grosse Centrifugalpumpe, welche zum Entleeren gesunkener Schiffe dient, aufgestellt. Die mit der verticalen Antriebsmaschine direct gekuppelte Pumpe vollführt 500 Touren per Minute und vermag 300 t Wasser per Stunde über Bord zu heben. Die genieteten Saug- und Druckrohre haben einen Durchmesser von 600 mm. Beide Rohre münden mit eigens geformten Stutzen am Oberdeck, und zwar das Saugrohr mittschiffs, das Druckrohr neben der Bordwand.

Bemerkenswerth ist die Theilung der Saugleitung in zwölf Stränge von je 152 mm lichtem Durchmesser, wovon jeder Saugstrang durch einen Schieber absperrbar ist. Von diesen Schiebern führen die Saugleitungen, welche aus Kautschukschläuchen gebildet sind, nach dem zu hebenden Objecte. Da die vorhandenen Schläuche für alle zwölf Leitungen nicht ausreichen würden, werden gewöhnlich nur sechs Saugstränge activirt. Der Stutzen des Druckrohres hat sechs durch Schieber absperrbare Ausgussrohre, welche über Bord führen.

Die Centrifugalpumpe arbeitet bei einer Saughöhe von 7·5 m und bei einer Länge der Saugleitung von 45 m noch ganz verlässlich. Zum Füllen der Pumpe und der Saugleitungen vor dem Inbetriebsetzen mit Wasser ist eine kleine Centrifugalpumpe eingerichtet, welche das Kühlwasser für den Condensator liefert. Die Kautschukschläuche sind englisches Fabrikat, haben als Verbindungsmittel gewöhnliche Verschraubungen und sind zum Schutze vor Beschädigungen sorgfältig mit Schmarting bekleidet.

Ausser der grossen Centrifugalpumpe sind im Maschinenraume noch eine kleine verticale Zwillings-Dampfmaschine für den Betrieb der Reserve-Taucherluftpumpen und eine kleine ebensolche Maschine mit Riementransmission für eine Dynamomaschine zur Beleuchtung des Arbeitsfeldes bei Nacht oder auch zum Betriebe kleiner Arbeits- (Werkzeug-) Maschinen vorhanden.

Das Abdichten der Lecke und Luken an dem Wrack haben zwei Taucher zu besorgen, welchen für diese Arbeit Matten, Tauwerk, gehobelte Holzbohlen in verschiedenen Längen, Werg und dergleichen reichlich zur Verfügung stehen.

Wenn das Bergungsschiff wegen Riffe und Untiefen sich dem Wrack nicht bis auf 45 m Entfernung nähern kann, so wird das Auspumpen in einer anderen Weise vorgenommen. Der „Wilhelm" besitzt hiezu noch drei weitere Dampfpumpen zu je 100 t Leistung per Stunde und drei zugehörige Dampfkessel mit den nöthigen Rohrleitungen im Laderaume. Von diesen wird zuerst eine Pumpe und der dazu nothwendige Kessel auf einen Lichter überschifft, dort montirt und in unmittelbare Nähe des Wracks gebracht. Mit dieser Pumpe wird das letztere soweit gehoben, bis das Oberdeck ausser Wasser kommt. Sodann werden je nach den obwaltenden Verhältnissen zwei oder auch drei Pumpen auf dem Deck des Wracks installirt und das Auspumpen fortgesetzt. Diese Art der Hebung musste bei dem Dampfer „Yarrowdale" durchgeführt werden.

Die drei transportablen Dampfpumpen sind englischer Provenienz; hievon ist eine Centrifugalpumpe System Gwinne mit horizontaler Betriebsmaschine, während die beiden anderen horizontale zweicylindrige, doppelt wirkende Kolbenpumpen, Camerun's Patent, sind.

Die Bergungsarbeiten des Kohlendampfers „Yarrowdale" nahmen drei volle Monate in Anspruch, da dieselben des häufigen stürmischen Wetters wegen wiederholt unterbrochen werden mussten.

Der genannte Dampfer, welcher mit einer Ladung von 4000 t Kohle auf der Fahrt von Suez nach Aden begriffen war, strandete Anfangs November 1894 bei der Insel Shadwan. Bald nachdem das Schiff theilweise gesunken war, kamen bewaffnete Beduinen mit ihren Booten (Dhaus), um von dem Wrack Besitz zu ergreifen, was sie in der Weise ausführten, dass sie vorerst die Bemannung des Schiffes bedrohten und aufforderten, das Schiff zu verlassen. Die von der Mannschaft abgedichtete vordere Ladeluke zwischen Raum und Zwischendeck wurde von den Beduinen sodann aufgerissen, um durch Ueberfluthen des Zwischendecks das Schiff weiter zum Sinken zu bringen. Nun wurde das Zerstörungswerk begonnen; alle Kupferrohre und Metallbestandtheile der Maschine wurden losgehauen und fortgeschleppt. Bei der sinnlosen Zerstörungsarbeit wurden zwei Beduinen vom ausströmenden Dampfe verbrüht und getödtet, da die Kessel und Rohrleitungen noch mit Dampf gefüllt waren.

Am 5. November 1894 lief vom Strandungsplatze die Nachricht ein, dass in Folge der gänzlichen Demolirung und Plünderung des Wracks die Bergung desselben nicht mehr die hiefür nöthigen Kosten hereinbringen würde. Trotzdem wurde der Dampfer „Wilhelm" zur Vornahme der Bergungsarbeiten entsendet. Als derselbe an Ort und Stelle eintraf, stand vom Wrack nur mehr ein kleiner Theil des Hecks ausser Wasser. Die erste Arbeitsperiode umfasste 17 Tage, wovon es jedoch nur an $2^1/_2$ Tagen möglich war, zu arbeiten. Auch war der Dampfer „Wilhelm" öfter genöthigt, zur Ergänzung von Lebensmitteln, Wasser u. dgl. nach Suez zurückzukehren.

Das Wrack des „Yarrowdale" lag an der Nordseite eines Riffes, das Achterschiff war stark gesunken; es war ein Wunder zu nennen, dass das Schiff nicht sofort vollständig untergegangen war. Im Innern des Schiffskörpers stand das Wasser 2·7 m hoch; an der Aussenseite waren 23 m Wassertiefe. Die Backbordseite war grösstentheils unter Wasser, ebenso die wasserdichten Abtheilungen. Die Kohlenladung war nahezu ganz nach der Leeseite übergegangen, und es war nöthig, 600 t sofort über Bord zu werfen, um das Schiff vor dem Kentern zu bewahren. Nach schwerer Arbeit, während welcher die wasserdichten Schoten häufig gedichtet werden mussten, gelang es am 1. Jänner 1895, den „Yarrowdale" flott zu machen, worauf derselbe unter unausgesetztem Lenzpumpen zur Insel Towileh geschleppt

wurde. Sobald „Yarrowdale, dessen Backborddeck noch 0·6 m unter Wasser stand, den Grund berührte, wurden zu dessen Erleichterung abermals Kohlen über Bord geworfen. Ein Südsturm — der erste nach sechs Wochen — zwang dazu, das Wrack für kurze Zeit zu verlassen, da der Ort gegen Süden ungeschützt lag. Als man zurückkehrte, war es nöthig, das inzwischen im Sande tief eingesunkene Wrack neuerdings auszupumpen. Nach fünftägiger schwerer Arbeit wurde der „Yarrowdale“ wieder flott, wonach er nach abermaliger Erleichterung durch Ausschiffung von Kohle am 31. Jänner 1895 nach Suez gebracht wurde. Daselbst wurde der Rest der noch aus 2000 t bestehenden Kohlenladung gelöscht und das Schiff sonach ins Trockendock gestellt.

Die vorbeschriebene Bergungsarbeit war ein schwieriges und kostspieliges Werk. Es sind hiefür 5000 Pfund Sterling ausgegeben worden, wovon 2000 Pfund für die eigentlichen Arbeiten und 3000 Pfund für die Assecuranz vor der Ankunft des „Wilhelm“ entfallen. Die letztere Summe wäre jedoch erspart worden, wenn man diesen Dampfer früher an Ort und Stelle gesendet hätte.

Der vom Nordischen Bergungsverein mit dem Eigenthümer des „Yarrowdale“, R. MacKill, contrahirte Bergungslohn betrug 50 pCt. vom geschätzten Werthe des gedockten und vollkommen reparirten Schiffes.

„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.)

Inland.

Enquête über die Reform des Unfall-Versicherungsgesetzes.

Bei den Verhandlungen der Enquête, welche am 5. December zu Ende geführt wurden, betraf ein Fragepunkt auch die Wünsche nach Errichtung von berufsgenossenschaftlichen Versicherungsanstalten. Die Arbeitervertreter stellten den Antrag, es solle im Gesetze ausgesprochen werden, dass nur Territorialanstalten zu bestehen haben und dass auch die einzige berufsgenossenschaftliche Organisation, die der österreichischen Eisenbahnen, in die Territorialanstalten eingereiht werde. Die Vertreter der Unfall-Versicherungsanstalten plaidirten ebenfalls für die Territorial-Organisation, sie wünschten jedoch mit Rücksicht auf die ganz speciellen Verhältnisse der Eisenbahnen die Beibehaltung der bisherigen berufsgenossenschaftlichen Organisation der Eisenbahnen. Dagegen sprachen sich die Industriellen und die Vertreter der Landwirthschaft für die Einführung von berufsgenossenschaftlichen Organisationen aus.

Gegenüber dem Antrage der Arbeitervertreter auf Einreihung der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen in die allgemeinen Territorialanstalten vertheidigte Experte Centralinspector Rauscher in einer ausführlichen, von lebhaftem Beifalle begleiteten Rede diese berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungsanstalt. Er verwies zunächst darauf, dass alle von Seiten der Arbeiter vorgebrachten Wünsche bereits längere Zeit die Grundlage bilden für die Abwicklung des Unfall-Versicherungsgeschäftes bei der Unfall-Versicherungsanstalt der Eisenbahnen. Die Ausdehnung der Unfall-Versicherungspflicht sei daselbst im vollsten Umfange durchgeführt, die Berechnung des Jahres-Arbeitsverdienstes werde in einer viel günstigeren als der beschlossenen Weise prakticirt, ebenso werde bei der Berechnung des Rentenausmasses mit der grössten Liberalität vorgegangen; das Capitaldeckungs-Verfahren werde streng gehandhabt. Die Lohnlisten werden in vollständig correcter Weise geführt, der Unfallverhütung sei die strengste Fürsorge gewidmet. Redner verwies auf die in der Station Prerau gemachten Versuche mit einer neuartigen elektrischen Weichenstellung, welche Unfälle automatisch verhüte; diese Station sei jetzt das Mekka aller Eisenbahntechniker geworden, welche sich von den daselbst erzielten glänzenden Resultaten überzeugen wollen.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 1894 seien bei allen österreichischen Eisenbahnen bei 54.000 Bediensteten 362 Unfälle vorgekommen, von welchen 68 auf den Verschubdienst entfielen. Für die Belehrungen zum Zwecke der Unfallverhütung sei die berufsgenossenschaftliche Organisation die entsprechendste. Bei der Unfall-Versicherungsanstalt der Eisenbahnen werden die Unfallserhebungen beschleunigt, die hilfsbedürftige Witwe eines Getödteten werde sofort unterstützt, die Auszahlung der Renten erfolge möglichst rasch. Im Vorstande der Anstalt bestehe die vollständige Parität zwischen den Vertretern der Arbeiter und Arbeitgeber, es bestehe auch in den Vorstandssitzungen die vollste Harmonie, so dass der Vorsitzende noch niemals gezwungen war, zwischen Arbeitern und Arbeitgebern zu dirimiren. Von dem correcten und regelmässigen Betriebe der Eisenbahnen hänge das Leben vieler tausend Menschen ab, und man müsse mit allen Mitteln dahin trachten, diese Correctheit und Regelmässigkeit zu erhalten. Dies sei jedoch nur möglich, wenn das Eisenbahnpersonal voll und ganz seine Pflicht erfülle und wenn es sich der grossen Verantwortlichkeit des Dienstes und des ganzen Verkehres bewusst sei. Diese Pflichterfüllung der Arbeiter werde aber dadurch gefördert, wenn die geschaffene Kluft zwischen dem Arbeitgeber und dem Arbeitnehmer überbrückt wird, wenn zwischen dem Arbeiter und dem Unternehmer Vertrauen existirt, wenn der Arbeiter sich als ein Bindeglied des Betriebes fühlt, wenn derselbe überzeugt ist, dass er im Falle des Einflusses ungünstiger Verhältnisse der Unterstützung seines Arbeitgebers gewiss ist. Diese Bestrebungen werden wesentlich dadurch gefördert, wenn den Arbeitern in möglichst weitem Umfange Gelegenheit geboten wird, an Institutionen, die Wohlfahrtseinrichtungen betreffen, mit den Arbeitgebern mitzuwirken, da sie hiedurch die Ueberzeugung gewinnen müssen, dass die Arbeitgeber kein Mittel scheuen, um den berechtigten Wünschen der Arbeiter gerecht zu werden, dass sie sich überzeugen, dass die Betriebsunternehmer nicht Feinde, sondern Freunde der Arbeiter sind und sein wollen. Wenn dieses Bestreben eine socialpolitische Massnahme ist, so sprechen auch eminent socialpolitische Gründe für die berufsgenossenschaftliche Organisation und insbesondere für die berufsgenossenschaftliche Organisation der Eisenbahnen.

Bei der Abstimmung sprach sich die Enquête dafür aus, dass das im heutigen Gesetze ausgesprochene Princip des Territorialsystems beibehalten werde.

Ein Antrag des Experten Jasper, dass der Minister des Innern die Bildung von Berufsgenossenschaften nicht verweigern dürfe, wenn Seitens der Proponenten die gesetzlichen Vorschriften befolgt werden, wurde ebenfalls angenommen, desgleichen ein Antrag der Experten Hotowetz und Ludwik, dass neben den Territorialanstalten berufsgenossenschaftliche Fachabtheilungen für gewisse Zwecke ins Leben gerufen werden sollen. Schliesslich wurde die letzte Frage in Berathung gezogen und hiebei beschlossen, dass ein Verband der Unfall-Versicherungsanstalten auf gesetzlicher Grundlage zu errichten sei.

Nach Erledigung des Fragebogens wurde eine Reihe von Wünschen und Anregungen, welche im Rahmen des Fragebogens keinen Platz fanden, zur Sprache gebracht. Hiebei wurde ein Antrag des Mitgliedes des Versicherungs-Beirathes Löw angenommen, dass die Verjährungsfrist für Entschädigungsansprüche von einem auf zwei Jahre erhöht werde.

Vorsitzender Hofrath Dr. Zehetner warf einen Rückblick auf die Thätigkeit der Enquête und glaubte im Namen aller Enquêtemitglieder zu sprechen, wenn er dem Ministerium des Innern für die Abhaltung der Enquête den wärmsten Dank ausspreche und speciell den beiden anwesenden Vertretern der Regierung für ihre Mitwirkung auf das wärmste danke. Es sei eine ganze Reihe von Beschlüssen gefasst worden, welche den Industriellen grosse Opfer auferlegen. Das, was früher nur Sache der Gnade war, werde jetzt dem Arbeiter als Recht zuerkannt. Das sei der Geist der neuen Socialgesetzgebung, und in dem Geiste solle weiter fortgebaut werden.

Redner appellirt an die Experten, nun auch nach Abschluss der Enquête in ihren Kreisen für die sociale Versicherung weiter thätig zu sein, und schloss mit dem Wunsche, dass sich die Regierung bestimmt finden möge, thunlichst dem, was die Enquête als einfache Rathschläge niedergelegt habe, entgegenzukommen, und wenn sie es thue, es auch rasch zu thun.

Sectionsrath Dr. von Swoboda dankte im Namen der Regierung den Experten für ihre Theilnahme an der Enquête. Die Beschlüsse der Enquête würden für den Gesetzgeber ein ungemein werthvolles Material sein, und in diesem Sinne habe die Enquête ihre Aufgabe in glänzender Weise gelöst. Redner dankte den Vertretern der einzelnen Berufsgruppen, er dankte den Vertretern der Arbeiterschaft, deren Anregungen eine Reihe von befruchtenden Ideen zu danken sei, und welche hoffentlich

das Gefühl mit sich nehmen werden, dass es auf keiner Seite an gutem Willen fehle, dass überall das Beste gewünscht werde, dass es aber vielleicht nicht überall möglich sei, sich mit dem guten Willen über die Verhältnisse hinwegzusetzen. Redner kann nicht umhin, der ausserordentlichen Verdienste des Vorsitzenden zu gedenken. Seiner geradezu aufopfernden Mühewaltung sei es vorzüglich zuzuschreiben, dass die Enquête einen so befriedigenen Fortgang nahm und so glänzende Resultate erzielte. Es bedürfe aber auch des Zusammenwirkens aller Factoren, wenn jenes Ziel erreicht werden solle, welches Allen vor Augen stehe, nämlich die vollständige Lösung der Fragen, welche die Enquête beschäftigt haben.

Schliesslich dankte Reichsraths-Abgeordneter Graf Zedtwitz Namens der Experten dem Vorsitzenden. Derselbe habe es verstanden, die Enquête so zu führen, dass Alle von ihrem Nutzen überzeugt sind. Seiner ruhigen und sachgemässen Führung der ganzen Verhandlung, sowie seiner Herzlichkeit, mit der er allen Experten entgegenkam, gebühre der herzlichste Dank.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Saugrohrleitung in Zieditz.) Durch den Durchlass in km 210·93 in der Station Zieditz wird für Zwecke der Fischer-schen Glanzkohlenzeche eine Saugrohrleitung gelegt. [18. November, Z. 63.935.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Riegelwandgebäude in Wien.) Für Zwecke des Adolf Muhr wurde im dritten Kohlenhofe des Bahnhofes in Wien ein Riegelwandgebäude hergestellt. [14. November, Z. 66.744.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Schleppbahn zur Zuckerfabrik in Katharein: Bauliche Herstellung im Fabrikshofe.) Auf dem Rangirungsgeleise im Hofe der Spiritus- und Pottaschefabrik in Troppau wurde eine Locomotivremise und eine Entleerungsgrube hergestellt. [25. November, Z. 68.772.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Bauliche Herstellungen in Teschen.) In der Station Teschen wurde eine Verlängerung der Strassenladegeleise vorgenommen und eine Kohlenrutsche hergestellt. [28. October, Z. 63.001.]

— (Linie Bielitz—Kalwarya: Umbau einer Inundationsbrücke.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 19. October durchgeführten politischen Begehung wurde für den Umbau der bei km 42·8/9 im Gemeindegebiete Wadowice befindlichen Inundationsbrücke über den todten Arm des Skawaflusses der Bauconsens ertheilt. [5. November, Z. 64.536.]

— (Linie Krasna—Rožnau: Brückenwaage nächst Střitesch.) Für Zwecke der gräflich Kinsky'schen Forstverwaltung wurde in dem aus der Ladestelle Střitesch abzweigenden Schleppgeleise eine Geleisebrückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt. [16. November, Z. 60.170.]

Neutitscheiner Localbahn. (Schleppbahn in Schönau: Bauherstellungen.) Die von der Neutitscheiner Localbahn vorgelegten Projecte für auszuführende Hochbauten im Zuge der der Firma S. Adler & Söhne gehörigen Schleppbahn in Schönau, und zwar:

1. Magazin,
2. Geleisebrückenwaage sammt Waaghaus, endlich
3. Kohlenrutsche,

wurden genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Prüfung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Befunde den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen. [H.-M.-Z. 66.115.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Normalien.) Das von der Firma Lindheim & Comp. in Wien vorgelegte Normale für die Austheilung der Schwellen und Befestigungsmittel auf der Localbahn Stramberg-Wernsdorf wurde genehmigt. [H.-M.-Z. 69.776.]

Localbahn Bielitz-Zigeunerwald. (Eisenconstructionspläne.) Das vorgelegte Project der Mauerwerks- und Eisenconstructions-Anlage für den offenen Durchlass in km 1·61587 der elektrischen Localbahn Bielitz-Zigeunerwald wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 68.977.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów). (Vergleich mit der Bauunternehmung rücksichtlich der Mehrforderungen.) Nach langwierigen Verhandlungen kam zwischen der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) und der Bauunternehmung M. Fröhlich ein Vergleich zu Stande, wonach die aus dem Baue der Localbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) herrührenden Differenzen im Vergleichswege ausgetragen wurden. Nachdem nunmehr dem gedachten Vergleiche Seitens des Handelsministeriums die Genehmigung ertheilt wurde, erscheint diese Angelegenheit endgiltig zum Abschlusse gelangt. [25. November, Z. 69.401 ex 1893.]

Verkehrsstörung.

Oesterr. Nordwestbahn:

9. December. Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr auf der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ungar. Handelsministers über die im eigenen Wirkungskreise vollzogene Concessionirung der projectirten Localbahn Nagy-Lomnicz—Tatrá-Lomnicz.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 141 vom 1. December 1895 verlautbart den Wortlaut des Berichtes des kgl. ungar. Handelsministers, in welchem er der Legislative den mit Vorbehalt der parlamentarischen Sanction im eigenen Wirkungskreise erfolgten Vollzug der Concessionirung der projectirten Localbahn Nagy-Lomnicz—Tatrá-Lomnicz (vergl. Concession Vrdgs.-Bl. Nr. 137) mit dem Ersuchen um Gewährung der Sanction meldet. Die projectirte, 9·2 km lange, von der Station Nagy-Lomnicz der Localbahn Poprad-Felka—Nagy-Lomnicz—Podolin (Poprádthal-Bahn) abzweigende, vorläufig bis Tatrá-Lomnicz (Comitat Szepes [Zips]) führende, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende und zu betreibende Linie wurde mit Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 19. August 1895, Z. 44.960, concessionirt. Die effectiven Baukosten der Linie sind mit 163.840 fl. bemessen.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Bedeckung der Anschaffungskosten von Locomotiven etc. für die kgl. Ungar. Staatsbahnen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative am 4. December den Gesetzentwurf über die Bedeckung der Kosten der bei den kgl. Ungar. Staatsbahnen fortsetzungsweise zu bewerkstelligenden Locomotivanschaffungen und Werkstättenbauten vorgelegt.

Derselbe lautet:

§ 1. Im Sinne des Punktes b) § 2 G.-A. XV ex 1895 über die Cassenbestände und die aus denselben zu deckenden Investitionen wird die Regierung ermächtigt, zur Ergänzung des Locomotivenbestandes der kgl. Ungar. Staatsbahnen, ferner zur Bedeckung der bei den Werkstättenbauten in Debreczin im laufenden Jahre auflaufenden Kosten 4,450.000 fl. zu verwenden.

§ 2. Die für die im § 1 dieses Gesetzes erwähnten Investitionen bewilligte Summe ist aus den Cassenbeständen zu bedecken und bei den 1895er Investitionen des Budgets des Handelsministeriums (IV. Abschnitt, 20. Titel) zu verrechnen.

§ 3. Dieses Gesetz tritt am Tage der Verkündigung in Kraft; mit dem Vollzuge desselben werden der Handelsminister und der Finanzminister betraut.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 27. November, Z. 77.522, der Segesvár (Schässburg) - Szent Agothaer Localbahn - Actiengesellschaft (vergl. Concession Vrdgs. - Bl. Nr. 87) für eine in deren Fortsetzung von Szent Ágotha aus im Hortobágythale über die Gemarkung der Gemeinde Vérd und weiterhin über Bürkösd bis Vojla führende schmalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 27. November, Z. 64.551, dem Albin Fröhlich, Einwohner von Sarmaság, für eine
   a) von der Station Berettyó-Ujfalu der Hauptlinie Budapest—Püspök-Ladány—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kron-

stadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen gegen Nordosten abzweigende und diese im Berettyothale über Szent-Péterszeg, Gaborján, Henczida und Kis-Marja an einem geeigneten Punkte nächst der Station Bihar-Diószég mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Biharer Localbahn, d. i. der Linie Nagyvárad—Bihar-Diószeg—Ér-Mihályfalva verbindende und weiterhin über Nyüved bis Szalárd führende;

b) von der Station Berettyó-Ujfalu in südwestlicher Richtung abzweigende und die Linie a) über Bakonyszek und die Gemarkung der Gemeinde Darvas in der Station Szeghalom mit der Békeser Localbahn, d. i. der Linie Gyoma—Szeghalom—Nagyvárad, verbindende;

c) von der Station Szeghalom abzweigende und die Linie b) im Sebes-Körösthale über Komádi, Szakál und die Gemarkung der Gemeinde Gyres in der Station Bihar-Püspöki neuerdings mit der Hauptlinie Budapest—Bihar-Püspöki—Nagyvárad—Brassó verbindende schmalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 29. November, Z. 80.223, dem Reichstags-Abgeordneten Benjamin Perczel für eine von der Hauptstation Pécs (Fünfkirchen) der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Üszög—Pécs—Barcs aus über Keszii, Regenyie, Szöke-Ocsárd, Szava, Viszló, Teréhegy, Harkány, Gyüd, Siklós und die Gemarkung der Gemeinde Dráva-Szabolcs nach Ueberbrückung der Drau bis Miholjac-Dolnji (Comitat Verócze [Virovitica]) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe zwischen Köbánya (Steinbruch) und Rákosfalva. (Ertheilung der Concession von Seiten des Budapester Municipalausschusses). Der Budapester Municipalausschuss hat in seiner jüngst abgehaltenen Sitzung der Budapester Strassenbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb, vorbehaltlich der oberbehördlichen Genehmigung, die Concession zum Baue und Betriebe einer von ihrer nach Köbánya führenden Betriebslinie abzweigenden und bis Rákosfalva führenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe ertheilt. Um den Bau dieser Linie bewarb sich nicht nur die Direction der letztgenannten Gesellschaft, sondern auch jene der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. Im Sinne des zwischen der Hauptstadt und der Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb, anlässlich der Umänderung des Pferdebetriebes auf elektrischen, abgeschlossenen Vertrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34, 111 und 114) wurde bei Verleihung der Concession nun zu Gunsten der Genannten entschieden.

Unterstrasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Vollendung der Hauptbetriebsstrecke.) Die Hauptstrecke der Budapester Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135) unter der Andrassystrasse, deren Bau im December des Vorjahres begonnen wurde, ist bereits fertiggestellt, und wurde nach Ueberpflasterung der Decke des doppelgeleisigen Einschnittes am 1. December der allgemeine Strassenverkehr wieder eröffnet. Die innere Einrichtung der Strecke in ganzer Ausdehnung derselben wird mit Beschleunigung betrieben, so auch die Fertigstellung der Strecke Andrássystrasse—Giselaplatz.

Projectirte Localbahn Ó-Becse—Ujvidék (Neusatz)—Titel und Titel—Káty. (Aenderung der ursprünglich projectirt gewesenen Trasse und Bahnlänge.) Die für die projectirte Localbahn Ó-Becse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11, Vorconcession Post 1, a und b) ursprünglich geplante Trasse hat insofern eine Aenderung erfahren, als die Bahn von Ó-Becse über Bacs-Földvár, Csurug, Zsablya, Gyurgyevo, Káty nach Ujvidék (Neusatz) geführt und der Flügel, von Titel über Lok Villova, Gardinovze, Felsö-Kovil, Tiszakálmánfalva gehend, bei Káty in die Linie Ó-Becse—Ujvidék einmünden wird. Die Länge der Strecke Ó-Becse—Ujvidék beträgt 56 km, die des Flügels Titel—Káty 30, bezw. der Strecke Titel—Ujvidék 45 km, und die Gesammtlänge der ganzen Bahn O-Becse—Ujvidék—Titel 86 km. Die projectirte Linie zweigt von der Endstation Ó-Becse der als Sackbahn endigenden Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Ó-Becse der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Bács-Bodroger Comitats-Localbahnen ab und verbindet diese in südlicher Richtung längs der Theiss in der Station Ujvidék mit der Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad. Die Flügelbahn Káti-Titel sowohl, als auch die Hauptlinie O-Becse—Ujvidék—Titel werden von Titel aus, nach Ueberbrückung der Theiss, durch die in das Ausbauprogramm der Torontáler Comitats-Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1894) einbezogene Linie Titel—Pancsova und weiterhin Pancsova—Versecz (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 28 ex 1894) Anschlüsse an die Linien Nagy-Becskerek—Pancsova und Nagy-Becskerek—Versecz der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen erhalten.

Localbahn Györ (Raab)—Veszprém—Dombovár. (Eröffnungstermin.) Die Baufortschritte der Localbahn Györ—Veszprém—Dombovár (vergl. Concession Vrdgs.-Bl. Nr. 128), auf deren im Bau begriffenen einzelnen Theilstrecken bereits von Locomotiven geführte Materialzüge verkehren, versprechen, dass die gesammte mit 23 Stationen, bezw. Haltestellen ausgestattete Linie noch vor Sommer des kommenden Jahres dem Verkehr übergeben werden kann. Die genannte Bahn wird die donaurechtsuferseitige Hauptbahn Budapest—Györ—Bruck a. d. L. der kgl. Ungar. Staatsbahnen von Györ aus mit deren Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Veszprém—Kis-Czell in Veszprém, ferner mit der Südbahnlinie Budapest—Lepsény—Kanizsa—Pragerhof in Lepsény, endlich mit der Staatsbahn-Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume in Dombovár verbinden.

Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) In der am 2. December ad hoc abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Ungar. Localeisenbahn-Gesellschaft wurde der pensionirte Ministerialrath des kgl. ungar. Handelsministeriums, Eugen Szabó, gewesener Leiter der Eisenbahn-Section des Ministeriums, in den Directionsrath der Gesellschaft cooptirt und der Antrag der Direction angenommen, denselben bei Anlass der bevorstehenden Wahlen der nächsten ordentlichen Generalversammlung für die Stelle eines Vicepräsidenten der Gesellschaft in Vorschlag zu bringen.

Internationale Eisenbahndirectoren - Conferenz in Budapest. (Vertagung.) Die anlässlich der 1896er Budapester Millenniumsausstellung über Anregung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen für Zwecke der projectirten Feststellung eines internationalen Specialtarifs für den 4. December nach Budapest geladene Conferenz von Directoren österreichischer, ausländischer und ungarischer Eisenbahndirectoren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135) wurde, nachdem im Laufe der nächsten Tage eine Generalversammlung der reichsdeutschen Eisenbahndirectoren stattfindet und diese mithin der Budapester Conferenz hätten ferne bleiben müssen, auf den 18. December vertagt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate September.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen, wurden im Laufe des Monates September folgende Stationen und Haltestellen eröffnet: Am 1. September die Stationen Wulkow, Pansin, Barskewitz, Tornow und Stolzenhagen an der Strecke Wulkow—Stolzenhagen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den Güterverkehr in Wagenladungen; der Haltepunkt Mahlsdorf zwischen den Stationen Kaulsdorf und Hoppegarten im Bezirke der kgl Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Rothes Haus zwischen den Haltestellen Mensdorf und Laussig im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. d. S. für den Personenverkehr; am 10. September: die Station Kettwig v. d. Brücke im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Essen für die Abfertigung von lebenden Thieren; am 16. September: die Haltestelle Karzec zwischen den Stationen Kröben und Punitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Posen, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, sowie von Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen, ferner werden Sendungen nach dieser Haltestelle nur frankirt, von derselben nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahme angenommen; ferner die Haltestelle Rückenwaldau zwischen den Stationen Modlau und Armadebrunn im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Eil- und Stückgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; endlich am 20. September: die Haltestelle Kültzschau zwischen der Station Eilenburg und der Haltestelle Mensdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Halle a. d. Saale für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsgüter-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Vieh; die

Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Preussen. (Anderweitige Abgrenzung von Directionsbezirken.) Zum 1. April 1896 wird die Betriebsgrenze bei Posen auf der Strecke Posen—Wreschen, bezw. Posen—Thorn von km 4·21 nach km 5·85 und auf der Strecke Posen—Stargard von km 165·50 nach km 167·46 verlegt. Zur Durchführung der Grenzverschiebungen sind die Strecken von km 4·21 bis 5·85 mit der Station Glowno und von km 165·50 bis 167·46 schon jetzt an die zum Directionsbezirk Posen gehörige Betriebsinspection 2, Maschinen-, Verkehrs-, Werkstätten- und Telegrapheninspection, in Posen übergeben worden, zu deren Geschäftsbereich sie fortan gehören.

China. (Projectirte Eisenbahnen.) In der kaum begonnenen Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues in China ist seit der Herstellung der Linie Kaiping—Tientsin (1888) ein vollständiger Stillstand eingetreten. Den letzten Nachrichten zufolge soll nunmehr wieder die Anlage eines ziemlich ausgedehnten Eisenbahnnetzes geplant werden. Vor Allem soll eine circa 100 km lange Hauptlinie von Hankow am Yang-tse-kiang über Kaifung am Hoang-ho nach der in der Nähe der Residenzstadt Peking gelegenen Stadt Lou-kou-chow geführt werden. Gleichzeitig soll am unteren Yang-tse-kiang Chingkiang über Soo-chow durch eine 356 km lange Bahn mit Shanghai verbunden werden. Ausserdem sollen noch nachstehende Linien, für welche die im Herzen Chinas am Hoang-ho gelegene Stadt Thutscheu als Knotenpunkt ausersehen ist, projectirt sein:

1. Eine Linie, welche, von Thutscheu in nordöstlicher Richtung laufend, Peking mit dieser Stadt verbindet und von Peking nach Tientsin und der Küste führt (Länge circa 850 km).

2. Eine von Thutscheu östlich führende Linie, welche die am Hoang-ho gelegene Stadt Kaifung (Station der projectirten Bahn Hankow—Lou-kou-chow) berührt und von hier, nach Südost schwenkend, über Nanking am Yang-tse-kiang nack Chingkiang zum Anschlusse an die projectirte Linie Chingkiang—Shanghai geführt wird (Länge 1000 km); endlich

3. eine von Thutscheu anfangs in beiläufig südsüdöstlicher Richtung nach Hankow (Anfangspunkt der projectirten Linie Hankow—Lou-kou-chow) und von hier in südwestlicher, später mehr südlicher Richtung über Tschangscha und Knei-jang nach Kouang-loung (Canton) führende Linie von circa 1500 km Länge. Alle diese Linien sollen aus ökonomischen Gründen vorläufig als Schmalspurbahnen mit 1 m Spurweite gebaut werden. Endlich soll eine Regulirung der Mündung des Wusung-Flusses in den Yang-tse-kiang geplant sein, da die beiden dort befindlichen Barren gegenwärtig grösseren Schiffen nur bei gutem Hochwasser die Zufahrt zum Ankerplatze von Shanghai gestatten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 17. October nach 17tägiger Fahrt mit 36 Passagieren und 2118 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 3044 kg Effecten, 3448 kg Häute, 100 kg Teppiche, 355 kg Därme, 1,547.525 kg Baumwolle (hievon 766.825 kg für Venedig), 140.070 kg Leinsamen (hievon 50.750 kg für Venedig), 41.360 kg Mirabolamen, 60.000 kg Teakholz, 50.758 kg Arachides, 20.300 kg Pfeffer (für Ancona); aus Shanghai 16.037 kg Seide; aus Calcutta 2250 kg Häute (für Venedig); aus Aden 17.762 kg Kaffee, 337 kg Wachs, 2130 kg Häute, 3755 kg Myrrhen, 23.040 kg Weihrauch; aus Suez 26,166.405 kg Gummi; aus Port Said 146.668 kg Kaffee (hievon 7883 kg für Fiume), 450 kg Datteln, 475 kg Muscatnüsse, 420 kg Häute, 10.500 kg Thee, 600 kg Oelessenzen. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 3,505.485 fl. ö. W.

Regulirung der Raab und Herstellung des Flussbettes in gut schiffbaren Zustand. (Auflösung des technischen Bureau in Györ [Raab]). Nachdem die vor 15 Jahren begonnenen Regulirungsarbeiten des Raabflusses ober- und unterhalb der Stadt Györ ihrer Vollendung nahen, wird, wie aus Budapest berichtet wird, mit Beginn des nächsten Jahres das dort bisher stabil dislocirte technische Bureau aufgelöst werden und der seit Beginn der Arbeiten bestellte Regierungscommissär Geheimrath Koloman von Radó seine Stelle zurücklegen. Bezüglich der im Principe ausgesprochenen Regulirung und theilweisen Schiffbarmachung von Zuflüssen der Raab (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr 149 ex 1894) ist eine specielle Gesetzvorlage bevorstehend.

Belgien. (Reduction der Hafengebühren in Antwerpen.) Das belgische Parlament hat die Leuchtgebühren, welche bisher im Hafen von Antwerpen von Seeschiffen eingehoben wurden, unter der Bedingung mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1896 aufgehoben, dass die zu Gunsten der Stadt eingehobenen Dockgebühren eine Reduction erfahren. In Folge dessen hat der Rath der genannten Stadt am 28. October d. J. beschlossen, die erwähnten Dockgebühren vom 1. Jänner 1896 angefangen in nachstehendem herabgeminderten Umfange einzuheben: Seeschiffe, Dampfer und Segler, welche in die Docks einlaufen, haben der Stadt für jede Reise Gebühren im Betrage von 50 Cents. per Tonne zu entrichten, ohne Rücksicht darauf, wie oft sie im Laufe des Jahres den Hafen berühren. Hinsichtlich der Liegegebühr in den Docks ist es den Schiffen gestattet, zwei Monate dort zu verweilen. Nach dieser Zeit haben sie 6 Cents. per Tonne für einen Monat oder einen Theil eines Monats zu bezahlen. Dampfer, welche auf der Rhede oder an einem Quai im Flusse Lade- oder Löschoperationen vornehmen, sowie Schiffe, welche regelmässigen Linien angehören, denen die Einfahrt in die Docks gestattet ist, zahlen per Nettotonne folgende Gebühren:

für jede der ersten 10 Reisen . . . . . 30 Cents.
für jede der nächsten 10 Reisen . . . 20 „
für jede der folgenden 10 Reisen . . . 15 „

Um diese Reduction zu geniessen, müssen die Reisen im Verlaufe eines Jahres, von der ersten Ankunft an gerechnet, ausausgeführt werden. Alle weiteren Gebühren und Taxen werden aufgehoben. („Shipping Gazette.")

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXXII. Stückes.) Das am 6. December herausgegebene CCXXXII. Stück enthält unter

Nr. 1668: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 2. December 1895, Z. 22.703, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Schlesien.

Nr. 1669: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 30. November 1895, Z. 16.178, betreffend das Verbot der Einfuhr von Borstenthieren aus dem Bezirke Bosnisch-Gradiska im Occupationsgebiete nach Krain.

Nr. 1670: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 30. November 1895, Z. 16,108, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Szatmar und von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach Krain.

Nr. 1671: Verordnung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 23. November 1895, Z. 143.722/I, betreffend die Sperrre der Bezirke Banjaluka und Bosn.-Gradiska für den Ab- und Zutrieb von Borstenvieh.

Nr. 1672: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 28. November 1895, Z. 44.293, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen und Schweinefleisch aus Ungarn, Croatien-Slavonien und dem Occupationsgebiete nach Mähren.

Nr. 1673: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. December 1895, Z. 191.963, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Böhmen.

Nr. 1674: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 2. December 1895, Z. 191.185, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Banjaluka und Bosn.-Gradiska im Occupationsgebiete nach Böhmen.

Nr. 1675: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 1. December 1895, Z. 20.357, betreffend das Verbot des Ein- und Durchtriebes von Wiederkäuern aus dem ungar. Comitate Marmaros in und durch die Bukowina.

Nr. 1676: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 3. December 1895, Z. 35.109, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Steiermark.

Nr. 1677: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. December 1895, Z. 115.709, betreffend das Erlöschen der Maul- und Klauenseuche im Comitate Csanad in Ungarn.

Nr. 1678: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 3. December 1895, ZZ. 20.485 und 20.571/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin und dem Comitate Szatmar in Ungarn nach Oberösterreich.

— (Inhalt des CCXXXIII. Stückes.) Das am 7. December herausgegebene CCXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1679: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 3. December 1895, ZZ. 20.663 und 20.606/II, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Oberösterreich.

Nr. 1680: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 1. December 1895, Z. 24.230 IV, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem Comitate Szatmar in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1681: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 30. November 1895, Z. 24.159/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1682: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 2. December 1895, Z. 16.244, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Krain.

Nr. 1683: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 30. November 1895, Z. 98.837, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schlachtschweinen aus dem Comitate Modruš-Fiume in Croatien-Slavonien nach Galizien.

Nr. 1684: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galzien vom 29. November 1895, Z. 93.778, betreffend die Festsetzung der Stadt Saybusch als Bestimmungsort für die Schweineeinfuhr aus Ungarn und Siebenbürgen nach Galizien.

Nr. 1685: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 3. December 1895, Z. 13.099, betreffend die Auflassung der thierärztlichen Beschau der für die Ausfuhr nach Bayern-Deutschland, dann der für die Einfuhr nach Salzburg bestimmten Einhufer, sowie der thierärztlichen Bescheinigung der hiefür ausgestellten Viehpässe.

Nr. 1686: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 4. December 1895, Z. 45.046, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Mähren.

Nr. 1687: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 30. November 1895, Z. 29.978, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1688: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 3. December 1895, Z. 30.596, betreffend die Einfuhr von geschlachteten Schweinen aus Steiermark nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1689: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 4. December 1895, Z. 44.910, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Bosnisch-Gradiska und Banjaluka im Occupationsgebiete nach Mähren.

Nr. 1690: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. December 1895, Z. 116.321, betreffend die Abänderung der Kundmachungen vom 10. September, 15. October und 16. November 1895, ZZ. 84.899, 97.615 und 109.449, hinsichtlich des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn wegen Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des CCXXXIV. Stückes.) Das am 9. December herausgegebene CCXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1691: Kundmachung des Magistrates der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 29. November 1895, Z. 210.090/XV, betreffend die Aufhebung der anlässlich des Umsichgreifens der Maul- und Klauenseuche im Wiener Stadtgebiete getroffenen Massnahmen.

Nr. 1692: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 4. December 1895, Z. 192.080, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Gebieten Galiziens nach Böhmen.

Nr. 1693: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 2. December 1895, Z. 24.308 IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Bosnisch-Gradiska und Banjaluka im Occupationsgebiete in das Küstenland.

Nr. 1694: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. December 1895, Z. 116.834, betreffend den Transitverkehr mit geschlachteten Schweinen aus Serbien via Wien in plombirten Waggons nach Frankreich.

Nr. 1695: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 5. December 1895, Z. 15.883, betreffend die gänzliche Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauenthiere aus dem Herzogthume Salzburg nach Kärnten.

Nr. 1696: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 3. December 1895, Z. 16.013, betreffend das Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern aus Ungarn und Siebenbürgen nach Krain.

Nr. 1697: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 6. December 1895, Z. 22.627, betreffend die Sperre der Bezirke Bosn.-Gradiska und Banjaluka im Occupationsgebiete gegen den Ab- und Zutrieb von Schweinen.

Nr. 1698: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 3. December 1895, Z. 99.782 betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Szatmar in Ungarn nach Galizien.

Nr. 1699: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 3. December 1895, Z. 99.677, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Gebiete der Stadt Debreczin in Ungarn nach Galizien.

Nr. 1700: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 7. December 1895, Z. 14.176, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Böhmen, Mähren und Schlesien in das Herzogthum Salzburg.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro November 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten in Metercentner	Ausgelagert vom ersten bis letzten in Metercentner	Stand am letzten
Weizen	6619·09	4213·97	2571·32	8261·74
Roggen	1947·35	1111·09	1004·61	2053·83
Gerste	1367·31	1548·65	1092·59	1823·37
Hafer	341·37	1073·98	805·13	610·22
Mais	1398·55	100·80	697·65	801·70
Mehl	679·91	303·50	253·80	729·61
Wein	2800·94	431·21	493·80	2738·35
Verschiedene	1938·83	2772·74	2534·27	2177·30
Zusammen	17093·35	11555·94	9453·17	19196·12
Versicherungswerth	255.900	87.900	51.700	292.100

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	21	11	4	28
Versicherungswerth	69.395	26.075	7.075	88.395
Abgesondert übertragene Warrants	3	1	—	4
Versicherungswerth	4.600	1.900	—	6.500
Lombardbetrag	1.800	600	—	2.400

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. November d. J. den Betriebsdirectoren der Oesterr. Staatsbahnen Regierungsrath Victor von Kolosváry in Krakau und Theodor von Scala in Villach taxfrei den Orden der eisernen Krone dritter Classe und dem Vorstande der Werkstätte der Oesterr. Staatsbahnen in Stryj, Inspector Stanislaus Majewski, das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. November d. J. dem General-Directionsrathe der Oesterr. Staatsbahnen, Regierungsrathe Anton Kühnelt, taxfrei den Titel eines Hofrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Wawrowitz.

Am 15. December 1895 wird die auf der Linie Olmütz — Troppau zwischen den Haltestellen Kreuzendorf und Wawrowitz-Zuckerfabrik im Kilometer 107·6/7 bei Wächterhaus Nr. 84 gelegene Haltestelle Wawrowitz für den Personenverkehr eröffnet werden, und werden dort sämmtliche Personen führende Züge anhalten.

Wien, am 10. December 1895. [959]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der bisherigen Bezeichnung der Haltestelle Wawrowitz in Wawrowitz-Zuckerfabrik.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Olmütz—Troppau gelegenen Haltestelle Wawrowitz wird vom 15. December 1895 an in Wawrowitz-Zuckerfabrik abgeändert.

Wien, im December 1895. [960]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft B (gemeinschaftliches Heft), vom I. Jänner 1895.

Einbeziehung der Station Neckarzimmern.

Auf Seite 53 ist die Station Neckarzimmern der grossh. Badischen Staatseisenbahnen mit der Gruppennummer 2 und den um 5 km gekürzten Entfernungen der Station Neckarelz nachzutragen.

Wien, am 9. December 1895. [961]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Anhange zu den Tarifen „Theil II".

Mit 1. Jänner 1896 gelangt der angeführte Nachtrag zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderung der besonderen Bestimmungen;
2. Kartirungssätze für Güter aller Art, bezw. bestimmter Tarifclassen;
3. Kartirungssätze für bestimmte Artikel;
4. Aufhebung von Frachtsätzen;
5. Aenderung von Stationsnamen;
6. Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. December 1895. [962]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Humpoletz und der Ladestelle Schönweid.

Die mittelst Kundmachung im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 39 vom 2. April 1895 auf Seite 617 verlautbarte Einbeziehung der Station Humpoletz in die Tarife „Theil II, Heft 1" vom 1. November 1893 und „Theil III, Heft 1" vom 1. August 1892; ferner der Ladestelle Schönweid (chem. Fabrik) in den Tarif „Theil II, Heft 1" vom 1. November 1893, bleibt mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, mit den daselbst angegebenen Distanzen und Frachtsätzen in Kraft.

Wien, am 9. December 1895. [963]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn und K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung des Tarifes für die Beförderung von Frachtgütern zwischen den Bahnhöfen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn und k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Tetschen.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt der angeführte Tarif zur Einführung.

Dieser Tarif enthält die Frachtsätze und Bestimmungen für Frachtgüter, welche in Tetschen vom Bahnhofe der Böhm. Nordbahn nach dem Bahnhofe der Oesterr. Nordwestbahn oder vice versa befördert werden.

Exemplare dieses Tarifes sind demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 9. December 1895. [964]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Reexpedition von Gütern aller Art in Ala.

Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, können Frachtgutsendungen nach Italien via Peri, welche in Stationen der Strecken Budapest S.B.—Pragerhof, Graz—Pragerhof und Oedenburg—Barcs zur Aufgabe gelangen, und für welche auf Grund der Instradirungsvorschriften des Tarifes vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr, die ursprüngliche Aufgabsstation und die italienische Bestimmungsstation in Betracht gezogen, die Verkehrsleitung via Peri zu erfolgen hat, unter Beobachtung besonderer Bedingungen in der Station Ala zur Reexpedition gelangen.

Parteien, welche dieses Zugeständniss in Anspruch nehmen wollen, müssen sich vorerst wegen Bekanntgabe der vorerwähnten besonderen Bedingungen mit der gefertigten General-Direction ins Einvernehmen setzen.

Wien, am 5. December 1895. [965]

Die General-Direction der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft.

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Tarifheftes.

Im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande tritt mit 1. Jänner 1896, bezw. insoferne Frachterhöhungen eintreten, mit 8. Jänner 1896 unter dem Titel

Theil II, Heft 3,

ein neues Tarifheft in Kraft, durch welches im Sinne der im Verordnungs-Blatt Nr. 139 ex 1895 auf Seite 2229 sub Post 921 erschienen Kundmachung das Tarifheft „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen“ vom 1. November 1893 sammt Nachtrag I und II hiezu ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare des neuen Tarifheftes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 9. December 1895. [966]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Triest - Fiume - Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr. Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung der neuen Verbands-Gütertarife, Theil II.

Die gemäss der Kundmachung in der Nummer 123 dieses Blattes vom 19. October 1895 unter fortlaufender Nummer 805 verschobene Einführung der neuen Verbandsgütertarif-Theile II erfolgt mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896, bezw. soweit Erhöhungen eintreten, mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896.

Ausser den in der Kundmachung in der Nummer 110 dieses Blattes vom 19. September 1895 unter fortlaufender Nummer 689 verlautbarten Neuerungen gegenüber den gegenwärtig giltigen Verbandsgütertarifen enthalten die neuen Tarife noch folgende Neuerungen:

Der Verbandsgütertarif Theil II für den Triest-Fiume-Sächsischen Eisenbahnverband:

1. Geänderte Bahnhofsbestimmungen für Leipzig und Plagwitz-Lindenau.
2. Aufnahme von Frachtsätzen für die Stationen Grottau und Voitersreuth in österr. Währung statt in Markwährung.
3. Ermässigte Frachtsätze für Grottau und Zittau für Ausnahmetarif 7 b.
4. Aufnahme von Bestimmungen, bezw. Frachtsätzen für die Stationen Dresden-Elbquai (Alt- und Neustadt), Dresden König Albert-Hafen, Hetzdorf bei Onderau, Reichenbach i. V. unterer Bahnhof, Mylau Bahnhof und Mylau Haltestelle.
5. Ausdehnung des Ausnahmetarifs 12 c auf Baumwolle jeder Provenienz.
6. Aufnahme einer Tabelle, enthaltend die Lieferfristen für die einzelnen Relationen des Tarifes.

Der Verbandsgütertarif-Theil II für den Triest-Fiume-Norddeutschen Eisenbahnverband:

1. Aufnahme einer Tabelle, enthaltend die Lieferfristen für die einzelnen Relationen des Tarifes.
2. Theilweise geänderte Frachtsätze des Anhanges B zum Ausnahmetarif 13.

Wien, am 9. December 1895. [967]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc.

Nachtrag 4 zum Ausnahmetarif.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt der Nachtrag 4 zu dem vom 1. October 1894 giltigen Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zur Einführung.

Derselbe enthält neue Frachtsätze nach Stationen der Localbahnen „Rohrbach-Seelowitz-Seelowitz Stadt, Branowitz-Pohrlitz, Kojetein-Tobitschau und Zauchtel-Bautsch“, sowie einen Entfernungszeiger.

Exemplare desselben sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 7. December 1895. [968]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Aenderung von Frachtsätzen.

Am 15. Jänner 1896 treten im Tarife, Theil II, für den obbezeichneten Verkehr folgende geänderte Frachtsätze in Kraft:

im Ausnahmetarif A
Munkács-Chemnitz 287
im Ausnahmetarif B
Eszék und Eszékalváros-Görlitz . . . 230
im Ausnahmetarif C
Szered-Weida-Altstadt 153
im Ausnahmetarif D
Kolozsvár-Bremen 378
Kolozsvár-Bremerhaven 392
und Putnok-Borna 240
Pfennige für 100 kg.

Budapest, am 3. December 1895. [969]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung der Güterschiffahrt auf der Save.

Die Güterschiffahrt auf der Save wird mit letzter Bergfahrt am 12. December 1895 von Semlin nach Sissek und mit letzter Thalfahrt am 13. December 1895 von Sissek nach Semlin für heuer geschlossen.

Wien, am 9. December 1895. [970]

Sonstige Nachrichten.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. Die kgl. Eisenbahndirection Köln gehört dem Verbande nur noch bis 15. Jänner 1896 an.

Zum bezeichneten Zeitpunkte sind daher die Stationen Bingerbrück, Jünkerath-Stadtkyll, Malmedy und St. Vith nebst den zugehörigen Frachtsätzen, bezw. Leitungsvermerken im Tarife (Titelseite, S. 4, 48—51, 74—77, 100—103, 124—127 des Haupttarifs; S. 10, 26, 36 des Nachtrags II: S. 10 und 11 der Leitungsvorschriften, S. 1 des Nachtrags I hiezu) zu streichen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2260	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Malaczka	Wien E.W.A. (Rutschengeleise)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Ausladung hat durch den Empfänger auf eigene Kosten innerhalb sechs Tagesstunden zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1892. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	27·5 Kreuzer		Im Kartirungswege		
2261	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohpetroleum, Berg-, Erd-, Steinöl und Mineraltheer in Fässern oder in Reservoirwagen	Zwischen den in der nachstehenden Tabelle angeführten Relationen		Aufgabe von oder Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Die ermässigten Frachtsätze sind aus der nachstehenden Tabelle zu entnehmen			Im Kartirungswege		

Nach	Adjud	Albesti	Bacau	Baicoi	Buzeu	Campina	Doftana	Doicesti	Monteor	Onesti	Ploesti	Plopeni	Targovistea	Targul-Ocna	Ulmenij
	Centimes pro 100 kg														
Boryslaw	145	195	136	207	180	211	213	239	183	156	200	207	236	160	185
Drohobycz	143	193	134	205	178	209	211	237	181	154	198	205	234	158	183
Fulsztyn-Głeboka	153	203	144	215	188	219	221	247	191	164	208	215	244	168	193
Gorlice	183	233	174	245	218	249	251	277	221	194	238	245	274	198	223
Grybów	187	237	178	249	222	253	255	281	225	198	242	249	278	202	227
Iwonicz	172	222	163	234	207	238	240	266	210	183	227	234	263	187	212
Jaslo	179	229	170	241	214	245	247	273	217	190	234	241	270	194	219
Kolomea	105	155	96	167	140	171	173	199	143	116	160	167	196	120	145
Krosno	174	224	165	236	209	240	242	268	212	185	229	236	265	189	214
Marcinkowice	195	245	186	257	230	261	263	289	233	206	250	257	286	210	235
Neu-Sandez	193	243	184	255	228	259	261	287	231	204	248	255	284	208	233
Posada-Chyrówska	153	203	144	215	188	219	221	247	191	164	208	215	244	168	193
Przemysl	158	208	149	220	193	224	226	252	196	169	213	220	249	173	198
Stanislau	116	166	107	178	151	182	184	210	154	127	171	178	207	131	156
Ustrzyki	160	210	151	222	195	226	228	254	198	171	215	222	251	175	200
Zagorzany	183	233	174	245	218	249	251	277	221	194	238	245	274	198	223

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2262	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz (Stammholz) der Abtheilung b des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, Theil IV, Heft 1 vom 1. Jänner 1894	Kirchbüchl, Station der Südbahn-Gesellschaft		Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Gütertarif, Theil IV, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark		Im Kartirungswege		*) Diese Frachtsätze finden Anwendung nur für solche Sendungen, welche ab Marktbreit, Ochsenfurt und Würzburg zu Wasser oder per Bahn weiter transportirt werden
					Marktbreit transit					1·06*)				
					Ochsenfurt transit					1·07*)				
					Würzburg transit					1·12*)				
2263	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit für Sendungen von Olmütz (loco und transit) und Brünn (loco und transit)		Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von Olmütz (loco oder transit) oder von Brünn (loco oder transit) in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach Olmütz (loco oder transit) oder nach Brünn (loco oder transit) weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. Auflieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden Relationen zur Beförderung gelangenden Colli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Collo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Anklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, dass auch in dem zugehörigen Eilfrachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter, und das Gewicht derselben 20 Kilogramm nicht übersteigen; auch dürfen in denselben feuergefährliche und explodirbare Gegenstände nicht enthalten sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		
					Bochnia				66	38	28			
					Brody				698	216	482			
					Buczacz				901	282	619			
					Czerepkoutz				1026	322	704			
					Czernowitz				963	302	661			
					Czortków				963	302	661			
					Drohobycz				573	185	388			
					Hadikfalva				1057	331	726			
					Hatna				1088	343	745			
					Hliboka				1026	319	707			
					Jaroslau				337	136	201			
					Jasło				306	126	180			
					Kolomea				854	267	587			
					Lemberg				558	182	376			
					Neu-Sandez				290	136	154			
					Podwołoczsyka				854	265	589			
					Przemyśl				401	150	251			
					Rzeszów				258	113	145			
					Sambor				495	172	323			
					Sanok				416	153	263			
					Sniatyn				917	285	632			
					Stanislau				776	239	537			
					Stryj				605	192	413			
					Suczawa				1104	346	758			
					Tarnopol				776	239	537			
					Tarnów				131	67	64			
					Złoczów				667	208	459			
				und umgekehrt										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2264	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit für Sendungen von Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Frankstadt a. R., Bennisch, Standing, Waagstadt, Fulnek, Bautsch, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf und Ziegenhals und umgekehrt	Brody	Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von den Stationen Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Frankstadt a. R., Bennisch, Standing, Waagstadt, Fulnek, Bautsch, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf oder Ziegenhals in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach diesen Stationen weiter befördert werden. Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. Auflieferung der an einem Tage in einer der nebenstehenden begünstigten Relationen zur Beförderung gelangenden Colli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Jedes Collo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferung und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Anklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in dem zugehörigen Eilfrachtbriefe einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht derselben 20 Kilogramm nicht übersteigen, auch dürfen dieselben keine feuergefährlichen oder explodirbaren Gegenstände enthalten	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	698	274	424	Im Kartirungswege		
					Buczacz				901	296	605			
					Cerepkoutz				1026	325	701			
					Czernowitz				963	309	654			
					Czortków				963	308	655			
					Drohobycz				573	255	318			
					Hadikfalva				1057	333	724			
					Hatna				1088	344	744			
					Hliboka				1026	322	704			
					Jaroslau				337	203	134			
					Jasło				306	190	116			
					Kolomea				854	291	563			
					Lemberg				558	253	305			
					Neu-Sandez				290	180	110			
					Podwołoczyska				854	291	563			
					Przemyśl				401	221	180			
					Rzeszów				258	172	86			
					Sambor				495	244	251			
					Sanok				416	231	185			
					Sniatyn				917	298	619			
					Stanislau				776	283	493			
					Stryj				605	262	343			
					Suczawa				1104	346	758			
					Tarnopol				776	282	494			
					Złoczów				667	270	397			
2265	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zinkerze	Nötsch am Dobratsch, Station der k. k. österr. Staatsbahnen und umgekehrt	den im Ausnahmetarif 3 des nebenbezeichneten Tarifes enthaltenen deutschen Stationen	Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 16. December 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3 vom 1. März 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	Schnitt-Frachtsatz der Schnitt-Tafel A, Schnittpunkt I, im Ausnahmetarif 3 des nebenbezeichneten Tarifheftes 1·71 Mark		Im Kartirungswege		

Feld	Inhalt
Fortlaufende Nr.	2266
Die Publication erfolgt – von der	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt – und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Der Wagenladungsclassen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr
für die Transportstrecke – von	Wien K.F.J.B.
für die Transportstrecke – nach	Genf transit und Verrières transit oder umgekehrt
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Einhaltung der Bestimmungen im nebengenannten Tarife. Im Verkehre mit Genf transit sind die gegenwärtigen Frachtsätze nur giltig für Sendungen mit der Bestimmung nach oder mit Herkunft von den Stationen der Linie Culoz—Ambérieu—Lyon—Tarare—Roanne—St. Germain des Fosses-Moulins s. A.—Montluçon—Guéret—Bersac—Montmorillon—Poitiers—Niort—La Rochelle und südlich hievon. Im Verkehre mit Verrières transit sind die Frachtsätze nur auf solche Sendungen anwendbar, welche laut Vorschreibung im Frachtbriefe nach den französischen Hafenstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle oder Nantes weiterbefördert werden, bezw. von diesen Stationen herstammen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht – Bezeichnung	Tarif vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr
Tarif – Frachtsatz per 100 kg	
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Classe A: 57·15; Classe B: 46·05 (Francs Gold für 1000 kg)
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	
Art der Durchführung	a) Sendungen, welche an eine Mittelsperson in Genf behufs Weiterbeförderung nach Frankreich adressirt sind und für welche die Frachtgebühren bei der Aufgabe entrichtet werden, werden ausnahmslos zunächst zu den für Genf loco bestehenden directen Frachtsätzen abgefertigt. Die sich hiebei gegenüber den nebenstehenden Frachtsätzen ergebenden Differenzen werden erst nach thatsächlich erfolgter Weiterbeförderung von Genf nach der betreffenden französischen Station rückvergütet. b) In allen übrigen Fällen werden die Frachtsätze im Verkehre mit Genf transit, sowie im Verkehre mit Verrières transit überhaupt im Kartirungswege angewendet
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Die Rückvergütung in dem sub a) bezeichneten Falle erfolgt durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien gegen Vorlage des Frachtbrief-Duplicates für die Strecke von Wien K.F.J.B. bis Genf transit und des Aufgabs-Recepisses über die Weiterbeförderung von Genf nach der französischen Station. Diese Documente sind längstens drei Monate nach erfolgter Abfertigung einzureichen
Besondere Bemerkungen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2267	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Holz, wie im Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarif, Theil IV, Heft 1, vom 1. Jänner 1894 genannt	österreichischen Tarifstationen	Allach, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen oder umgekehrt	Tarifbestimmungen	Vom 15. December 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif, Theil IV, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg km: 15; Abtheilung a: 0·03, b: 0·04, c: 0·05 Mark für 100 kg Anstoss von: an die im vorbezeichneten Tarife enthaltenen Kilometer und Frachtsätze der Station München O. B.		Im Kartirungswege		

2268 — K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1896, werden die Frachtsätze der Classen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transit-Verkehr in den Relationen Wien K.E.B.—Genf transit und Wien K.E.B.—Verrières transit unter Aufrechthaltung der betreffenden Tarifbestimmungen auch bei Reexpedition der Sendungen in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn berechnet, zu welchem Zwecke nachstehende Reexpeditions-Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung gelangen:

Zwischen Wien K.E.B. und	Classe A	Classe B	Zwischen Genf transit, sowie Verrières transit und	Classe A	Classe B
	Francs Gold für 1000 kg			Francs Gold für 1000 kg	
Buchs transit	33·20	26·68	Buchs transit	23·00	18·60
Bregenz transit Lindau transit	33·60	27·08	Bregenz transit Lindau transit	22·60	18·20
Romanshorn transit	36·40	29·08	Romanshorn transit	19·80	16·20

Die Frachtsätze finden Anwendung:

1. Im Verkehre über Genf transit: Auf Transporte mit direct lautenden Frachtbriefen nach oder von den Stationen der Linie Culoz—Ambérieu—Lyon—Tarare—Roanne—St. Germain des Fosses - Moulins s. A.—Montluçon—Guéret—Bersac—Montmorillon—Poitiers—Niort—La Rochelle und südlich hievon; im Verkehre über Verrières transit auf Transporte mit direct lautenden Frachtbriefen nach oder von den französischen Hafenstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle und Nantes.
2. a) Auf Sendungen von Wien K.E.B., welche an einen Empfänger in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach einer der vorstehend im Punkte 1. bezeichneten Stationen reexpedirt werden.

   Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Buchs transit, Bregenz transit, Lindau transit oder Romanshorn transit zu lauten. In denselben muss ausserdem a titre de renseignement die Firma und das Domicil des wirklichen Empfängers verzeichnet sein.

   b) Auf Transporte ab einer der vorstehend im Punkte 1. bezeichneten Stationen, welche an einen Empfänger in Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach Wien K.E.B. reexpedirt werden.

   Die Waaren selbst dürfen in keinem Falle den Bahnhof Buchs, bezw. Bregenz, bezw. Lindau oder Romanshorn von ihrer Ankunft bis zur Weiterbeförderung verlassen.

   Die Berechtigung zur Inanspruchnahme dieser Frachtsätze ist durch Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche das Gut bis Buchs, Bregenz, Lindau oder Romanshorn begleitet haben, nachzuweisen.

2269 — K.F.N.B.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 7. December 1895, sub fortl. Nr. 2212, publicirten Begünstigungen für Frachtgüter der Classen I, II und A von Olmütz und Troppau nach Bautsch werden unter gleichen Bedingungen und Modalitäten auch auf die umgekehrte Richtung ausgedehnt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2270	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Olmütz transit für Transporte, welche von der Station Dittersdorf der Mährisch-Schlesischen Centralbahn stammen	Reichenberg trans. für Stationen der königl. Sächs. Staatsbahnen östlich von Bautzen in der Richtung gegen Görlitz, Reichenberg, bezw. Ebersbach, excl. der Stationen Warnsdorf und Ebersbach	Unter Aufrechthaltung der für Holztransporte bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Local-, bezw. Verbandtarife		Mark 0·76		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungsansprüche sind längstens bis Ende März 1897 geltend zu machen	Die Frachtbriefe müssen die Abfertigungsvorschrift „via Olmütz" tragen. Die auf Grund dieses Zugeständnisses abgefertigten Transporte werden in das bei Karlsthal etc., Bodenbach/Tetschen transit bedungene Minimalquantum einbezogen
					Bodenbach Tetschen transit für Deutschland					0·84				
					Laube, resp. Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz			Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		(0·84*)				
					Schönpriesen Umschlag					0·79*)				
					Dresden-Elbkai					1·09				
				Karlsthal	Bodenbach St.E.G. Tetschen Oe.N.W.B. } transit für Deutschland bestimmt		Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896			1·16		Im Kartirungswege		Die Frachtbriefe müssen die Abfertigungsvorschrift „via Olmütz" tragen
				Freudenthal						1·12				
				Würbenthal						1·16				
				Olbersdorf						1·08				
				Karlsthal		Auflieferung von 500 Tonnen.	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896		Mark 1·16	1·11	Mark 0·05	Im Rückvergütungswege	Siehe Anmerkung**)	
				Freudenthal					1·12	1·07	0·05			
				Würbenthal					1·16	1·11	0·05			
				Olbersdorf					1·08	1·03	0·05			
				Karlsthal	Reichenberg transit für Stationen der kgl. Sächs. Staatsbahnen östlich von Bautzen gegen Görlitz, Reichenberg, bezw. Ebersbach, excl. der Stationen Warnsdorf und Ebersbach		Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Local-, bezw. Verbandstarife		1·08		Im Kartirungswege		Die Frachtbriefe müssen die Abfertigungsvorschrift „via Olmütz" tragen. Die auf Grund dieses Zugeständnisses abgefertigten Transporte werden in das bei Karlsthal etc.—Bodenbach Tetschen bedungene Minimalquantum einbezogen
				Freudenthal						1·05				
				Würbenthal						1·11				
				Olbersdorf						0·89				
				Römerstadt						1·20				
				Karlsthal					1·08	1·03	0·05	Im Rückvergütungswege	Siehe Anmerkung**)	
				Freudenthal					1·05	1·00	0·05			
				Würbenthal					1·11	1·06	0·05			
				Olbersdorf					0·89	0·84	0·05			
				Römerstadt					1·20	1·15	0·05			
				Zdiretz-Kreuzberg	Tetschen transit	für Deutschland bestimmt		Localtarif		0·58				
				Hlinsko						0·61				
				Skutsch						0·60				
				Zdiretz-Kreuzberg	Reichenberg transit					0·52				
				Hlinsko						0·49				
				Skutsch						0·46				

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten. Dieselbe beträgt:
a) bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag . . . . . 10 } Pfennig für 100 kg
b) bei Aussig-Landungsplatz . . . . 9·5 }

**) Anmerkung: Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungsansprüche sind spätestens bis Ende März 1897 geltend zu machen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2271	Böhmischen Nordbahn	Oesterreichischen Nordwestbahn	Kohle, mineralische, und Coaks	Kralup transit		Unter Aufrechthaltung der für den Transport von Kohlen bestehenden allgemeinen Bestimmungen und bei directer Expedition	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für Buschtěhrad-Kladnoer Kohle ab Kralup und Bubna nach Stationen der B.C.B. und Oe.N.W.B vom 15. October 1886	kr.	kr.	kr.		Bahnämtlich bestätigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen vor dem 1. März 1897	*) Dieser Nachlass wird nur von der Theilstrecke Kralup Turnau getragen
					Einsiedel				36·1	27·2	8·9			
					Eisenbrod				36·1	33·1	3 *)			
					Engenthal				39·1	36·1	3 *)			
					Friedland i. B.				36·8	27·9	8·9			
					Habendorf				36·1	27·2	8·9			
					Kleinskal				36·1	33·1	3 *)			
					Langenbruck				36·1	27·2	8·9			
					Liebenau				36·1	27·2	8·9*)			
					Liebstadtl				36·1	33·1	3 *)			
					Nawarow				39·7	36·7	3 *)			
					Raspenau-Liebwerda				36·1	27·2	8·9			
					Reichenau i. B.				36·1	27·2	8·9*)			
					Reichenberg				36·1	27·2	8·9			
					Seidenberg				38·9	30	8·9			
					Semil				36·1	33·1	3 *)			
					Swarow				41	38	3 *)			
					Tannwald				42·3	39·3	3 *)			
					Tschernhausen				38·5	29·6	8·9			
					Weigsdorf				38	29·1	8·9			
2272	Böhmischen Nordbahn		Rohzucker	Stationen der Strecken Prag—Turnau und Neratovic—Kralup	Böhm.-Leipa loco via Hirschberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Diverse		Diverse	20 Percent	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, vor dem 1. März 1897	
2273	Böhmischen Nordbahn			Prag B.N.B.	Vysočan trans.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen von Stationen der B.N.B. oder der ehemaligen K.F.J.B. stammen und für das öffentliche Lagerhaus in Prag Oe.N.W.B. bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif vom 15. August 1889	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, vor dem 1. März 1897	
			Getreide						7·2	3·5	3·7			
			Rohzucker						7·2	3·5	3·7			
			Pilézucker						8	3·5	4·5			
2274	Böhmischen Nordbahn		Stückgüter der Classen I und II *)	Röhrsdorf trans. und umgekehrt	Zwickau i. B.	Mit der Bestimmung für Ortschaften des Gabler Bezirkes oder von dort stammend	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif vom 15. August 1889	10 kr.	8 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlicher Ausweis der Station Zwickau i. B. bis 15. des auf den Transport folgenden Monats	*) Mit Ausnahme der den nächstfolgenden drei Positionen bezeichneten Gütersendungen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2275	Böhmische Nordbahn		Baumwollwaaren	Turnau transit	Zwickau i. B. für Gabel (und umgekehrt)		Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-Gütertarif vom 15. August 1889	55·—	44·—	11·—	Im Rückvergütungswege	Für Sendungen von Gabel die Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, für solche nach Gabel die Original-Frachtbriefe	Auf diese Sendungen hat die in der vorhergehenden Position für Stückgüter der Classen I und II publicirte Refactie keinen Bezug
2276	Böhmische Nordbahn		Güter aller Art	Bodenbach B.N.B. und Tetschen B.N.B. transit	Zwickau i. B. für Gabel (und umgekehrt)	Nur für Im- und Exportsendungen giltig	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-Gütertarif vom 15. August 1889	Diverse	—	5·—	Im Rückvergütungswege	Für Sendungen von Gabel die Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, für solche nach Gabel die Original-Frachtbriefe	Auf diese Sendungen hat die in der vorhergehenden Position für Stückgüter der Classen I und II publicirte Refactie keinen Bezug
2277	Böhmische Nordbahn		Garne	Turnau transit	Zwickau i. B. für Gabel		Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-Gütertarif vom 15. August 1889	55·—	44·—	11·—	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe	Auf diese Sendungen hat die in der vorhergehenden Position für Stückgüter der Classen I und II publicirte Refactie keinen Bezug
2278	Böhmische Nordbahn		Kohle, mineralische, und Coaks	Kralup transit	Prag B.N.B. via Neratovic		Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-Gütertarif vom 15. August 1889	11·—*)	9·—	2·—	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1897	*) Laut Anhangs zum Localgütertarif
2279	Böhmische Nordbahn		Melasse und Osmosewasser	Aužic Kralup loco und transit	Jungbunzlau B.N.B. loco	Beförderung in Cisternenwagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-Gütertarif vom 15. August 1889	22·2 24·—	21·— 21·—	1·2 3·—	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1897	
2280	Böhmische Nordbahn		Regie-Braunkohle der k. k. Oesterr. Staatsb.	Bodenbach transit	Böhm.-Leipa transit	Die Kohlensendungen müssen an die Heizhausleitung der Localbahn Leipa-Niemes adressirt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-Gütertarif vom 15. August 1889	15·4	4·8	10·6	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1897	
2281	Böhmische Nordbahn		Salz und Kunstdünger	Röhrsdorf transit	Zwickau i. B.	Mit der Bestimmung für Ortschaften des Gabler Bezirkes, mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-Gütertarif vom 15. August 1889	8·—	6·—	2·—	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1897	
2282	Böhmische Nordbahn		Ziegel	Warnsdorf	Všetat-Přivor loco	Abfuhr per Achse, sonst wie bei Spec.-tarif 3	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-Gütertarif vom 15. August 1889	31·4	25·—	6·4	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1897 mit der Bestätigung der Station über die erfolgte Abfuhr per Achse	
2283	Böhmische Nordbahn		Rohzucker	Bakov Jungbunzlau Münchengrätz Svijan-Podol	Čakovic	Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-Gütertarif vom 15. August 1889	30·7 26·9 33·4 36·4	30·— 24·— 30·— 30·—	0·7 2·9 3·4 6·4	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1897	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2284	Böhmischen Nordbahn		Zucker der Classe II	Neratovic Čakovic	Jungbunzlau		Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif vom 15. August 1889	kr. 24.— 31· —	kr. 13·— 14·5	kr. 11· 16·5	Im Rückvergütungswege	Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1897	
2285			Güter der Classe I	1. Bodenbach B.N.B. 2. Tetschen B.N.B.	Tetschen B.N.B. Bodenbach B.N.B.	Provenienz der Sendungen von Stationen der B.N.B. oder transit derselben			10·	6·—	4·—		Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1897 mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die betreffenden Sendungen ad 1) von Stationen der B.N.B. in Bodenbach angelangt sind, ad 2) von Bodenbach nach oder über Tetschen rückbefördert worden sind	
			Güter der Classe II	1. Bodenbach B.N.B. 2. Tetschen B.N.B.	Tetschen B.N.B. Bodenbach B.N.B.				8·—	6·-	2·—			
2286			Holz des Spec.-T. 2	Bösig Hirschberg Weisswasser	Woken	Frachtzahlung für mindestens 10,000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Auf- und Abladen durch die Partei			6·1 6·1 7·6		20%		Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1897	
2287			Braunkohle	Bodenbach transit	Grund-Georgenthal Niedergrund	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohle bestehenden Tarifbestimmungen		Inländischer Braunkohlentarif vom 1. Juli 1894	Diverse	Diverse	Heller 4 *)	Im Rückvergütungswege an die Empfänger beim Bezug der Sendungen		*) Von den auf die Strecke Bodenbach-Bestimmungsstation entfallenden Frachtantheilen
2288		Betheiligten Verwaltungen	Gaskohle	Miröschau	Lieben Oe.N.W.B.			Localtarife		kr. 32·5		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	ad				
2289	Südbahn-Gesellschaft		Weizen	I Uj-Szöny	Triest S. B.	a) Bei Auflieferung von mindestens 15000 metrischen Tonnen an einen Empfänger innerhalb der Begünstigungsdauer b) " " " 20000 " " " " " " " c) " " " 25000 " " " " " " " Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1895	205	a) 171 b) 167 c) 164	34 38 41	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	In die sub a) c) bezeichneten Quantitäten werden auch jene Sendungen einbezogen, welche von den Stationen Komárváros, Zala-Szt. Iván, Szt. Mihály-Pacsa, Gelse, Berzencze, Góla, Legrád, Mura-Keresztur, Mura-Király und Csaktornya nach Triest S.B. zum Bezuge gelangen
				II Stationen der Strecken Budapest S.B. loco u. trs. — Balaton-Szt. György, Székesfehérvár — Nagy-Igmánd und Lajta — Szt. Miklós — Szombathely (exclus. Szombathely)					180	a) 171 b) 167 c) 164	9 13 16			
				III Szombathely, Molnári und Györvár					169	b) 167 c) 164	2 5			
				IV Kanizsa					148	a) 141 b) 137 c) 134	7 11 14			
				V Barcs loco und Barcs transit für Provenienzen von Stationen der Barcs-Pakráczer Bahn und von Stationen der Strecken Barcs—Üszög—Villány—Baranyavár-Monostor					145	a) 141 b) 137 c) 134	4 8 11			
				VI Babocsa					141	b) 137 c) 134	4 7			
				VII Vizvár					138	b) 137 c) 134	1 4			
				VIII Zákány loco und Zákány transit für Provenienzen von Stationen der Strecke Zákány—Dombovár—Szt. Lörincs (excl.), sowie von Stationen der Localbahn Somogy-Szobb Barcs					127	b) 124 c) 122	3 5			
				IX Sziszek loco					123	b) 120 c) 117	3 6			
									incl. ung. Steuer					

Bei den in den Gruppen I—VII angeführten Relationen, sowie bei den Relationen Komárváros, Zala-Szt. Iván, Szt. Mihály-Pacsa, Gelse, Berzencze und Góla—Triest (S.B.) wird, wenn mindestens der Auflieferungsbedingung ad a) entsprochen ist, für jene Weizenbezüge, welche mit einem gleich grossen, aus ungarischem, via Südbahn bezogenem Weizen erzeugten und nach England, sowie belgischen, niederländischen oder westlich von Gibraltar gelegenen französischen Häfen exportirten Quantum von Wagenladungen Mehl à 10000 kg gedeckt werden, ein Refactiesatz von 182 Heller pro 100 kg, und für jene Weizenbezüge, welche mit einem gleich grossen, aus ungarischem, via Südbahn bezogenem Weizen erzeugten und nach Brasilien exportirten Quantum von Wagenladungen Mehl à 10000 kg gedeckt werden, ein Refactiesatz von 126 Heller pro 100 kg berechnet.

Die Rückvergütung erfolgt in diesem Falle gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für den Weizen, denen bezüglich des zu erbringenden Nachweises über das nach England etc., bezw. Brasilien exportirte Quantum Mehl die vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate oder k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach England etc., bezw. Brasilien beizulegen sind.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 145. Wien, 14. December 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Ober-Eichwald zur Staatsbahnstation Eichwald.

Das k. k. Handelsministerium hat der Internationalen Elektricitäts-Gesellschaft in Wien im Vereine mit der Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Endstation Ober-Eichwald der Kleinbahn Teplitz-Eichwald zur Station Eichwald der Linie Brüx—Moldau der k. k. Staatsbahnen, eventuell nur bis zum Beginne der von der Bezirksstrasse zur letztgenannten Station führenden Zufahrtsstrasse im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. December 1895. Z. 65.228.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von der Kirnitz-Schenke bis zum Curorte Rainwiese.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Obmanne des Eisenbahn-Actionscomité Robert Manzer in Tetschen im Vereine mit Dr. H. Klaus in Tetschen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Motorenwagen zu betreibende Kleinbahn von der Kirnitz-Schenke bis zum Curorte Rainwiese bei Tetschen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. December 1895. Z. 64.979.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 10. December 1895, Z. 72.355, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Note vom 27. v. M. hat das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die am 19. September d. J. eröffnete, von den königl. Bayerischen Staatseisenbahnen betriebene Localbahn von Göggingen nach Phersee, ebenso wie die Localbahn Augsburg-Göggingen, deren Fortsetzung sie bildet, von dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ausgeschlossen bleibe. Dagegen soll die am 1. October d. J. in Betrieb genommene Nebenbahn von Hansdorf nach Priebus, deren Betriebsverwaltung in Forst i. L. ihren Sitz hat, dem Uebereinkommen unterstellt werden. Am 1. October d. J. ist ausserdem die Leitung des Betriebes auf der niederländisch-deutschen Grenzstrecke von Zevenaar bis Welle von der preussischen Staatsbahn-Verwaltung auf die Gesellschaft zum Betriebe der Niederländischen Staatseisenbahnen übergegangen.

In Rücksicht hierauf müssen in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen Anwendung findet (II. Ausgabe vom 1. Jänner 1895), folgende Ergänzungen und Berichtigungen vorgenommen werden:

I. Unter Deutschland.

1. Bei „A. I. Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen" erhält die Nr. 4 folgende neue Fassung:

„4. Königl. Bayerische Staatseisenbahnen, mit Ausschluss der von ihnen betriebenen Localbahnen:
 b. Augsburg-Göggingen,
 b¹. Göggingen-Phersee."

2. Bei „A. II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung" ist nachzutragen:
„37b. Hansdorf-Priebuser Nebenbahn."

3. Bei „B. VI. Niederländischer Verwaltungen" ist die Nr. 116 wie folgt zu fassen:
„116. Die von der Gesellschaft zum Betriebe der Niederländischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze:
 a. bei Emmerich bis Emmerich,
 b. bei Elten bis Welle.

II. Unter Niederlande

ist bei „B. I. Deutscher Verwaltungen" die unter Nr. 8 aufgeführte Grenzstrecke „bei Elten bis Zevenaar" zu streichen.

Das genannte Centralamt hat von diesen Mittheilungen im Sinne von Art. 58, Absatz 1, Kenntniss genommen und die Liste demgemäss ergänzt und beziehungsweise berichtigt. Die Hansdorf-Priebuser Nebenbahn wird nach einem Monate vom Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens in den internationalen Transportdienst eintreten.

Das Centralamt hat hievon auch mit dem Circularschreiben vom 6. December d. J. den Vertragsstaaten Nachricht gegeben.

Wien, am 10. December 1895.

Aus den Entscheidungen des k. k. Reichsgerichtes.

Die k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn stellte mittelst Klage de präs. 17. April 1895 das Begehren um das Erkenntniss, die k. k. Regierung sei

1. verpflichtet, anzuerkennen, dass sie verpflichtet gewesen sei, in Gemässheit des § 7 des mit der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn abgeschlossenen Protokollar-Uebereinkommens vom 25. Juli 1892 vom 1. Jänner 1892 angefangen den Herrn Johann Pechar, bisherigen Director der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn und der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn, mit allen demselben aus dem zwischen ihm einerseits und den beiden genannten Eisenbahn-Gesellschaften andererseits abgeschlossenen Dienstvertrage vom 21. December 1886 zustehenden, am 1. Jänner 1892 als im Zeitpunkte der Einlösung der Bahn bereits erworbenen Rechten zu übernehmen, und dass vom 1. Jänner 1892 ab alle aus diesem Dienstvertrage dem Herrn Johann Pechar gegenüber der Prag-Duxer Eisenbahn erwachsenen Rechte auf die k. k. Staatsverwaltung übergegangen sind und daher
2. verpflichtet, der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn die seit dem 1. Jänner 1892 dem Herrn Director Johann Pechar für das k. k. Eisenbahnärar bezahlten Gehaltsbeträge und Bezüge zusammen im Betrage von 22.959 fl. 47 kr. sammt 5 pCt. Zinsen seit dem 1. Jänner 1895 bis zur Zahlung und sämmtliche Kosten dieses Rechtsstreites binnen 14 Tagen unter Executionsfolgen zu bezahlen.

Hierüber hat das k. k. Reichsgericht mit dem Erkenntnisse vom 21. October 1895, Z. 267,

zu Recht erkannt:

Das in der Klage gestellte Begehren wird abgewiesen.

Gründe:

Zur Feststellung der Bestimmungen für die Betriebsübernahme und die eventuelle Einlösung der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn durch den Staat wurde zwischen den genannten Eisenbahnen einerseits und dem k. k. Handelsministerium andererseits das Protokollar-Uebereinkommen vom 26. April 1884 abgeschlossen, welches mit dem Gesetze vom 11. April 1886, R.-G.-Bl. Nr. 66, genehmigt wurde und einen Bestandtheil desselben bildet.

Im Art. I, lit. E des obigen Protokollar-Uebereinkommens wurde festgesetzt, dass das im Dienste der beiden Gesellschaften stehende Personal mit dem Zeitpunkte der Betriebsübernahme durch den Staat ohne Aenderung der erworbenen Rechte und Pflichten der Dienstgewalt des Staates unterstellt wird, welcher dasselbe in erster Linie bei der Verwaltung und dem Betriebe der gesellschaftlichen Eisenbahnen und Nebengeschäfte, eventuell aber auch im Dienste der gemeinsamen Verwaltungsstelle des Staates verwenden wird.

Wie unbestritten ist, hat der Staat den Betrieb der obgenannten beiden Eisenbahnen am 1. Juli 1884 übernommen. Von diesem Tage an wurde mithin das im Dienste der beiden Eisenbahn-Gesellschaften stehende Personale, darunter auch der bei denselben als Director angestellte Herr Johann Pechar, der Dienstgewalt des Staates unterstellt, und hiemit den beiden Eisenbahn-Gesellschaften hinsichtlich dieses Dienstpersonales jede weitere Einflussnahme auf die Dienstverhältnisse desselben, wie Neuanstellungen, Aenderung der Dienstverträge u. s. w. entzogen. Der Director Herr Johann Pechar wurde auch in jener Stellung, in welcher er sich zur Zeit der Betriebsübernahme befand, vom Staate übernommen und unter Belassung auf seinem Posten als Director der beiden Eisenbahnen zum Vorstande der k. k. Betriebs-Direction in Prag ernannt.

Wie aus dem der Klage sub E beigeschlossenen, an Herrn Johann Pechar in Prag gerichteten Erlasse der k. k. priv. Dux-Bodenbacher und der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn vom 21. December 1886 zu entnehmen ist, war Johann Pechar mit dem Erlasse der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vom 4. August 1886, Z. 237/pr. auf Wunsch der beiden Eisenbahn-Gesell-

schaften vom Staatsdienste enthoben worden und wurde mit obigem Erlasse vom 21. December 1886 für die fernere Wahrung der gesellschaftlichen Interessen rücksichtlich der von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnlinien, endlich für die Leitung der Kohlenwerke der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn ab 1. August 1886 im ausschliesslichen Gesellschaftsdienste als Director der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn unter den im Erlasse specificirten Bedingungen angestellt.

Unter diesen Bedingungen ist der Punkt 1 hervorzuheben, kraft dessen dem Director Johann Pechar an jährlichen fixen Bezügen aus den Mitteln der beiden Gesellschaften steuer- und stempelfrei garantirt werden: 15.000 fl. Jahresgehalt, 1000 fl. Functionszulage, 1000 fl. Reisepauschale, zusammen 17.000 fl. Im Punkte 4 wird sodann demselben für den Fall, dass die Dux-Bodenbacher Bahn und die Prag-Duxer Bahn als selbstständige Unternehmen zu existiren aufhören sollten und er von dem an deren Stelle neueintretenden Unternehmen als oberstes leitendes Organ nicht übernommen werden würde, die Pensionirung mit den vollen jährlichen 10.000 fl. zugesichert.

Nach der mit dem Erlasse der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vom 4. August 1886, Z. 237/pr., verfügten Enthebung des Directors Johann Pechar vom Staatsdienste leistete derselbe keinen Dienst mehr bei den vom Staate betriebenen Bahnen der in Rede stehenden beiden Eisenbahn-Gesellschaften.

Mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 22. September 1891, Z. 35.720, wurde nun den Verwaltungsräthen der beiden Eisenbahn-Gesellschaften eröffnet, dass die Regierung den Beschluss gefasst hat, das ihr nach Art. III des Protokollar-Uebereinkommens vom 26. April 1884 zustehende Einlösungsrecht in Bezug auf die beiden Bahnen mit dem 1. Jänner 1892 auszuüben. Zugleich gab das Ministerium der Bereitwilligkeit Ausdruck, etwaige in Bezug auf die Durchführung der Einlösungsoperation sich ergebende Detailfragen im Einvernehmen mit den betheiligten Bahngesellschaften zur Austragung zu bringen.

Die näheren Bestimmungen für die Einlösung des Unternehmens der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn durch den Staat wurden in dem Protokolle vom 25. Juli 1892 festgesetzt.

Der § 7 desselben lautet:

> Das Dienstpersonal der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn wird von der Staatsverwaltung mit seinen bis zum Zeitpunkte der Einlösung der Bahn erworbenen Rechten übernommen, wogegen der Staatsverwaltung die Verwahrung und Verwaltung der bestehenden humanitären Fonde verbleibt.

Die Prag-Duxer Bahn ging auch thatsächlich mit 1. Jänner 1892 in das Eigenthum des Staates über.

In der vorliegenden Klage behauptet nun die Actiengesellschaft der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn, dass die Staatsverwaltung sich geweigert habe, in Gemässheit des § 7 des Protokollar-Uebereinkommens vom 25. Juli 1892 vom 1. Jänner 1892 angefangen den Director Johann Pechar mit allen demselben aus dem zwischen ihm einerseits und den beiden Eisenbahngesellschaften andererseits abgeschlossenen Dienstvertrage vom 21. December 1886 zustehenden Rechten zu übernehmen, weshalb die klagende Actiengesellschaft gezwungen war, demselben die ihm gebührenden Bezüge für die Jahre 1892, 1893 und 1894 vorschussweise auszubezahlen.

Sie stellt daher das Eingangs angeführte Klagebegehren.

Dasselbe kann jedoch nicht als begründet erkannt werden.

Vor Allem wird bemerkt, dass die Staatsverwaltung im § 7 des Protokollar-Uebereinkommens vom 25. Juli 1892 keine neue Verpflichtung übernommen hat; in demselben wird nur wiederholt, was bereits im Art. I, lit. E des mit dem Gesetze vom 11. April 1886 genehmigten Protokollar-Uebereinkommens vom 26. April 1884 vereinbart worden war. Dieser Vereinbarung ist die Staatsverwaltung, wie bereits oben bemerkt wurde, durch Uebernahme des Herrn Directors Johann Pechar auch nachgekommen.

Anbelangend den zwischen den beiden Eisenbahngesellschaften und Herrn Johann Pechar abgeschlossenen Vertrag vom 21. December 1886 muss hervorgehoben werden, dass auf das dadurch geschaffene Rechts-, bezw. Dienstverhältniss die Bestimmung des obbezogenen § 7 keine Anwendung findet.

Auch nach Uebernahme des Betriebes der gesellschaftlichen Bahnen durch den Staat haben die beiden in Rede stehenden Eisenbahngesellschaften als selbstständige Actiengesellschaften fortbestanden, wie denn auch heute die Actiengesellschaft der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn als Klägerin auftritt.

Wie nun im Vertrage vom 21. December 1886 ausdrücklich hervorgehoben wurde, ist Johann Pechar zur Wahrung der gesellschaftlichen Interessen rücksichtlich der von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen im ausschliesslichen Gesellschaftsdienste als Director angestellt worden.

Durch diesen Vertrag wurde Johann Pechar keineswegs neuerdings im Dienste der Bahn angestellt, wozu übrigens die Gesellschaften nach Uebernahme des Betriebes durch den Staat überhaupt nicht berechtigt gewesen wären.

Da also Johann Pechar zur Zeit der Einlösung der Prag-Duxer Eisenbahn durch den Staat dem Dienstpersonale derselben nicht angehörte, sondern im ausschliesslichen Dienste der Gesellschaft stand, oblag dem Staate auf Grund des § 7 des Uebereinkommens vom 25. Juli 1892 auch nicht die Verpflichtung, ihn in seine Dienste zu übernehmen.

Hiemit entfällt die rechtliche Grundlage für das in der Klage gestellte Begehren, welches demzufolge abgewiesen werden musste.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Commercialbahnen. (Bauherstellung in Domousnic.) Das von der Direction der Böhm. Commercialbahnen vorgelegte Project, betreffend die Herstellung einer Brückenwaage in der Station Domousnic für die Zuckerfabrik in Lieben, wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 61.644.]

Valsugana-Bahn. (Eisenconstructionspläne.) Die von der Bauunternehmung der Valsugana-Bahn vorgelegten Eisenconstructionspläne der offenen Durchlässe in km 24·143, 29·157, 52·280, 58·245, 58.640 und 59·166 wurden zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 68.665.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien — Triest: Schrankenänderung in Mitterdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Aenderung der Absperrschranken der Niveau-Uebersetzung der Veith-Mitterdorfer Bezirksstrasse in der Station Mitterdorf für den 16. December anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt betraut. [G.-I.-Z. 23.316.]

— (Bauliche Veränderung in Baden.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 5. November durchgeführten politischen Begehung wurde für die Verbreiterung der Viaducte an beiden Enden der Station Baden der Bauconsens ertheilt. [29. November, Z. 69.764.]

— (Bauliche Herstellung nächst der Kainach-Eisenbahnbrücken.) Auf Grund des Ergebnisses der am 19. September durchgeführten Localerhebung werden behufs Gewinnung verlässlicher Daten wegen weiterer Beurtheilung der Hochwasserverhältnisse der Kainach-Eisenbahnbrücken in km 234·029, beim Wächterhause in km 233·3 beiderseits des Bahndammes, bei der Rampe in km 233·7 ebenfalls beiderseits des Bahndammes; ferner beiderseits des Bahndammes in km 233·9 oberhalb der Bahnbrücke an der Gartenmauer des Franz Decht und unterhalb der Bahnbrücke links der Bahn in km 234·1 Pegel aufgestellt. [24. November, Z. 62.901.]

— (Führung einer Wasserleitung über Bahngrund.) Für Zwecke der Gemeinde Sevče wurde die Legung eines Wasserleitungsrohres unter Benützung von Bahngrund und der Durchfahrt in km 505·345 vorgenommen. [30. November, Z. 70.150.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Vergrösserung des Lampisteriegebäudes in Franzensfeste.) In der Station Franzensfeste wird die bestehende Lampisterie durch einen Anbau vergrössert und die Kaserne in diesem Gebäude durch Einbeziehung des Materialdepots erweitert. [23. November, Z. 68.373.]

— (Linie Kufstein — Ala: Güterschuppen in Branzoll.) Im Anschlusse an die Verladerampe in der Station Branzoll wurde ein Güterschuppen hergestellt. [2. December, Z. 70.331.]

— (Bauliche Herstellung in km 21·2/9.) Der Gesellschaft wurde die Belassung der provisorisch gehobenen Bahnnivellette in km 21·2/9, sowie die zu diesem Zwecke nothwendige Aufmauerung der Widerlager der Eisenbahnbrücke über den Kundlerbach in km 21·6851 gestattet. [3. December, Z. 67.185.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Grazer Tramway. (Betriebseröffnung.) Am 31. October wurde die zweigeleisige Pferdebahnstrecke vom Jakominiplatz zum Schillerplatz in Graz mit den Stationen Jakominiplatz und Schillerplatz und den dazwischen liegenden Haltestellen Dietrichsteinplatz, Mandelstrasse, Rechbauerstrasse, Naglergasse, Schillerstrasse und Nibelungengasse für den öffentlichen Personenverkehr eröffnet. [H.-M.-Z. 71.447.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

Oesterr. Nordwestbahn:

10. December. Auf der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz wurde der Verkehr mit Zug 7304 wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des königl. ungar. Handelsministers über die im eigenen Wirkungskreise vollzogene Concessionirung der projectirten Localbahn Temesvár-Buziás.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 146 vom 6. December 1895 verlautbart den Wortlaut des Berichtes des kgl. ungar. Handelsministers, in welchem er der Legislative den mit Vorbehalt der parlamentarischen Sanction im eigenen Wirkungskreise erfolgten Vollzug der Concessionirung der projectirten Localbahn Temesvár-Buziás (vergl. Concession Vrdgs.-Bl. Nr. 139) mit dem Ersuchen um Gewährung der Sanction meldet. Die projectirte Localbahn Temesvár-Buziás wird von der Station Temesvár-Józsefváros (Josefstadt) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigen und im Bereiche des Temeser Comitates vorläufig bis zum Badeorte Buziás führen. Die effectiven Baukosten dieser 31·2 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und zu betreibenden Linie sind mit 1,200.000 fl., d. i. mit 38.460 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Von der Baukostensumme entfallen 78.000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat dem Reichstagsabgeordneten Julius Mérey die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Jászberény der Linie Hatvan—Jászberény—Szolnok der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese a) in der Endstation Jász-Apáti mit der als Sackbahn endigenden Localbahn Ujszász—Jász-Apáti des Staatsbetriebes, b) von der Station Jász-Apáti aus die Linie a) in der Station Heves mit der Linie Kis-Ujszállás—Heves—Kis-Terenne der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Nagyhalmágy-Brád. (Länge der Linie und Kostenvoranschlag.) Die Direction der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen hat den Beschluss gefasst, gleichzeitig mit dem Baue der projectirten, 27 km langen Localbahn Gurahoncz-Józszászhely—Nagyhalmágy (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135) auch deren Fortsetzung bis Brád (Comitat Hunyád) auszubauen. Die effectiven Baukosten der 29·6 km langen Linie Nagyhalmágy—Brád sind mit 1,120.000 fl., d. i. mit 41.700 fl. per laufendes Bahnkilometer, bemessen. Die 56·6 km lange Gesammtlinie Gurahoncz-Józszáshely—Nagyhalmágy—Brád ist die gegen Osten gerichtete Fortsetzung der derzeit als Sackbahn endigenden gesellschaftlichen Linie Arad—Gurahoncz-Józszászhely, und wird die Gesammtlänge der Linie Arad—Gurahoncz-Józszászhely—Nagyhalmágy—Brád 169·6 Bahnkilometer betragen.

Projectirte Schmalspurbahn mit elektrischem Betriebe aus dem Bereiche des Budapester IV. Stadtbezirkes (Innerstadt) zum Millenniumausstellungs-Platze. (Genehmigung des Begehungsprotokolles.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, die Punctationen des Schlussprotokolles der Begehungscommission in Angelegenheit des projectirten Baues einer vom Egyetemtér (Universitätsplatze) des IV. Budapester Stadtbezirkes mit Benützung entsprechender Strassenzüge bis zum Ausstellungsplatze der Millenniumsausstellung projectirten schmalspurigen Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vrgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 140) genehmigt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Errichtung einer neuen Betriebsleitung in Szombathely [Steinamanger] und Beginn der Amtsthätigkeit.] Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat für das mittelungarische südwestliche Betriebsnetz eine neue Betriebsleitung in Szombathely errichtet, in deren Amtssphäre ein Theil der gegen Norden gelegenen Linien der Betriebsleitung Zágráb (Agram), welche Strecken wegen des bereits zu grossen Umfanges der letzteren von dieser abgetrennt worden sind, einverleibt wurden. Die Amtsthätigkeit dieser neuen Betriebsleitung, mit deren Führung der Oberinspector Potyondy der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (früher Betriebsinspector der ehemaligen Ungarischen Westbahn) betraut wurde, ist am 1. December inaugurirt worden.

Torontáler Comitats - Localbahn - Actiengesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Die Direction der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft wird über Beschluss einer vor Kurzem ad hoc einberufen gewesenen ausserordentlichen Generalversammlung der gesellschaftlichen Actionäre die in Ergänzung ihres Betriebsnetzes herzustellende Strecke Zichyfalva—Denta (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121, Vorconcession Post 2) im Laufe des kommenden Jahres ausbauen. Die von der Station Zichyfalva der gesellschaftlichen Betriebslinie Nagy-Becskerek—Zichyfalva—Pancsova abzweigende, 18 km lange Linie wird diese beim Dentaer Wächterhause (nächst der Station Detta) mit der Linie Temesvár—Detta—Denta—Báziás verbinden. Nach Vollendung der bereits concessionirten, 41·2 km langen Linie Párdány—Zsombolya (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81), der insgesammt 67·5 km langen Linie Bóka—Jarkovac—Alibunar (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1, Vorconcession Post 3) und deren Flügelbahn Jarkovac—Torontál-Vásárhely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 51, Vorconcession Post 3), deren Ausbau auch bereits beschlossen ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 51 ex 1893 und Nr. 81 ex 1895), und schliesslich des jüngst beschlossenen Ausbaues der Eingangs genannten, 18 km langen

Linie Zichyfalva—Denta wird das derzeit 183 km lange Betriebsnetz der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen eine Gesammtlänge von 309·7 km erhalten. Ueber eine, wie aus Budapest berichtet wird, in Aussicht genommene fernere Erweiterung des Betriebsnetzes wird die nächste Generalversammlung beschliessen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Neue Vorschriften über die Meldung von Eisenbahnunfällen für die Statistik.) Dem „D. R.-A." zufolge lauten diese neuen, bereits am 1. April 1895 in Kraft getretenen Vorschriften wie folgt:

„Betriebsunfälle im Sinne der Statistik sind:

I. Entgleisungen.

A. Auf freier Bahn.

Entgleisungen von Locomotiven oder von Wagen fahrplanmässiger Züge (einschliesslich der Sonderzüge), auch wenn dabei weder Personen verletzt, noch Fahrzeuge oder sonstige Einrichtungen beschädigt worden sind. Die Meldung hat nur dann zu unterbleiben, wenn das entgleiste Fahrzeug, ohne nennenswerthen Schaden zu erleiden oder anzurichten, von selbst wieder auf die Schienen aufgelaufen ist.

Entgleisungen von Draisinen und Bahnmeister-(Roll-)wagen sind nicht als Entgleisungen, sondern als „sonstige Betriebsunfälle" anzusehen und in Spalte 56 aufzunehmen, falls dabei Personen zu Schaden gekommen sind.[1])

B. In Stationen.

a) Entgleisungen ein- oder ausfahrender Züge oder fahrplanmässig fahrender Locomotiven, auch wenn dabei weder Personen verletzt, noch Fahrzeuge oder sonstige Einrichtungen beschädigt worden sind. Die Meldung hat nur dann zu unterbleiben, wenn das entgleiste Fahrzeug, ohne nennenswerthen Schaden zu erleiden oder anzurichten, von selbst wieder auf die Schienen aufgelaufen ist.

b) Entgleisungen beim Rangiren, wenn dabei

1. Personen zu Schaden gekommen oder
2. Fahrzeuge, Geleise oder sonstige Bahneinrichtungen erheblich[2]) beschädigt worden sind.

Zu den Rangirbewegungen sind auch die Bewegungen zu rechnen, die mit fahrplanmässigen Zügen oder ihren Theilen während des Aufenthaltes in den Stationen vorgenommen werden.

II. Zusammenstösse.

A. Auf freier Bahn.

Zusammenstösse von Zügen oder einzeln fahrenden Locomotiven mit anderen Zügen, Locomotiven oder mit Eisenbahnwagen, die sich von Zügen getrennt haben oder von Stationen abgelaufen sind, auch wenn dabei weder Personen verletzt, noch Fahrzeuge oder sonstige Einrichtungen beschädigt worden sind.

B. In Stationen.

a) Zusammenstösse ein- und ausfahrender Züge oder fahrplanmässig fahrender Locomotiven mit anderen Zügen, Locomotiven oder Eisenbahnwagen, auch wenn dabei weder Personen verletzt, noch Fahrzeuge oder sonstige Einrichtungen beschädigt worden sind.

b) Zusammenstösse rangirender Züge, Zugtheile der Locomotiven mit Zügen, Locomotiven oder Eisenbahnwagen, wenn dabei eine der Voraussetzungen bei I B b 1 und 2 zutrifft.

[1]) Unter dem Ausdruck „zu Schaden gekommen" ist hier und im Folgenden verstanden, dass eine Person getödtet wird oder eine Körperverletzung erleidet, die eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als vierzehn Tagen zur Folge hat. Verletzungen, die eine kürzer dauernde Erwerbsunfähigkeit bedingen, sind als Unfälle im Sinne der Statistik nicht zu betrachten. Wenn jedoch eine erhebliche Verletzung stattgefunden hat, ohne dass die Dauer der Arbeitsunfähigkeit nachzuweisen wäre, wie dies bei Verletzungen von Reisenden und fremden Personen vorkommen kann, so ist eine solche Verletzung als ein Unfall zu betrachten und demgemäss zu melden.

[2]) Als „erheblich" ist eine Sachbeschädigung dann anzusehen, wenn der muthmassliche Gesammtschaden (an Betriebsmaterial, Geleisen und sonstigen Bahneinrichtungen) 1000 Mark übersteigt.

Das Zusammenstossen von Wagen und Wagengruppen, die beim Rangiren auf dasselbe Geleise abgelassen werden, oder die beim Ablaufen oder nachdem sie von der Locomotive abgestossen sind, in den Weichen zusammentreffen, sind nicht als „Zusammenstösse", sondern als „sonstige Betriebsunfälle" anzusehen. Sie sind in Spalte 56 aufzunehmen, falls dabei Personen zu Schaden gekommen sind.

Ebenso ist das Auffahren eines Zuges auf einen festen Gegenstand (Prellbock, Rampe, Bahnsteig u. s. w.) zu den „sonstigen Betriebsunfällen" zu rechnen und unter der gleichen Voraussetzung in Spalte 56 aufzunehmen. Wenn aber der aufgefahrene Zug zugleich entgleiste, so ist der Unfall als Entgleisung zu behandeln.

III. Sonstige Betriebsunfälle.

A. Ueberfahren von Fuhrwerken,

wenn dabei

1. Personen zu Schaden gekommen oder
2. Zugthiere getödtet oder
3. Strassenfuhrwerke zertrümmert

worden sind.

B. Feuer im Zuge,

wenn dabei eine der Voraussetzungen bei I B b 1 und 2 zutrifft oder

3. an Gütern ein Schaden von mehr als 1000 Mark entstanden ist.

C. Kesselexplosionen.

Explosionen von Locomotivkesseln unter allen Umständen. Explosionen von Kesseln der Heizwagen, sowie von Gas- und Druckluftbehältern, wenn dabei eine der Voraussetzungen bei I B b 1 und 2 zutrifft.

D. Andere Ereignisse.

Dazu gehören ausser den schon bei den Ziffern I und II hieher verwiesenen Fällen alle Unfälle, die bei der Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen (einschliesslich der Draisinen und Bahnmeisterwagen) vorkommen, ohne Rücksicht darauf, ob der ursächliche Zusammenhang des Unfalls mit der Bewegung nachgewiesen werden kann oder nicht. Ein Eisenbahnfahrzeug, das einen Stoss erleidet, gilt gleichfalls als „bewegt". Aufzunehmen sind also beispielsweise die Tödtungen und Verletzungen durch Ueberfahrenwerden (ausschliesslich der zu III A gehörigen Fälle), durch Stösse, von denen ausserhalb, in oder auf den Fahrzeugen befindliche Personen betroffen werden, durch Aufspringen oder Aufsteigen auf bewegte Fahrzeuge, durch Herabfallen, Abspringen oder Absteigen von solchen, durch Ausgleiten, Straucheln oder Fallen in oder auf solchen, durch Anstossen an feste Gegenstände beim Vorüberfahren, durch Umfallen fester Gegenstände in oder durch Herabfallen fester Gegenstände von bewegten Fahrzeugen, die Tödtungen und Verletzungen beim Kuppeln und Entkuppeln bewegter Fahrzeuge, beim Wagenschieben, beim Bremsen mit Kurbeln, Knüppeln oder Bremsschuhen, bei der Handhabung und Bedienung der in der Fahrt begriffenen Locomotiven, durch Aufschneiden von Weichen u. dgl. m.

Als Unfälle im Sinne der Statistik sind nicht anzusehen:

die am stehenden Zuge (Fahrzeuge) vorgekommenen Unfälle, also beispielsweise nicht die Unfälle beim Kuppeln oder Entkuppeln stehender Wagen, beim Besteigen oder Verlassen der völlig zur Ruhe gekommenen Fahrzeuge, beim Aufstecken der Signale und Laternen, beim Auf- und Abnehmen der Leine am stehenden Zuge, beim Heizen und Schmieren stehender Locomotiven, durch vom stehenden Zuge herabfallende Gegenstände durch Fenster und Thüren stillstehender Wagen;

ferner nicht die Unfälle beim Ueberschreiten von Geleisen, durch Fallen über Gestänge und Drahtleitungen, in Putzgruben und Schächte, durch Anstossen an feste Gegenstände, die Unfälle bei der Bedienung von Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Drehbrücken und festen Signalen, beim Wasserfassen und Einnehmen von Heizmaterial u. dgl., immer jedoch unter der Voraussetzung, dass dabei keine Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen in Betracht kommt;

endlich nicht die Unfälle bei Nebenbeschäftigungen (Bahnunterhaltung, Bau, Verladen von Gütern, Reinigen von Bahnanlagen und Betriebsmitteln), soweit auch hiebei keine Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen in Betracht kommt. Ist dies der Fall, so sind die Unfälle auch bei diesen Beschäftigungen als eigentliche Betriebsunfälle zu betrachten."

Die neuen Vorschriften unterscheiden sich dem „D. R.-A." zufolge von den älteren dadurch, dass die am Schluss erwähnten Vorkommnisse, sowie leichtere Verletzungen, die früher gleichfalls zu melden waren, sofern sie eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 24 Stunden zur Folge hatten, ausgeschlossen sind.

Bezüglich der eigentlichen Betriebsunfälle, der Entgleisungen und Zusammenstösse der Züge, ist gegen früher keine Aenderung eingetreten. Nach wie vor werden sämmtliche Ereignisse dieser Art, auch wenn sie ohne alle nachtheiligen Folgen geblieben sind, verzeichnet. Ausgeschieden dagegen wurden Fälle, bei denen die besonderen Eigenthümlichkeiten des Eisenbahnbetriebes nicht in Betracht kommen."

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im III. Quartale.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Laufe des III. Quartals auf deutschen Bahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf 45 grösseren Bahnen mit einer Gesammtlänge Ende September von 38.206 km an fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung befördert: 69.972 Schnellzüge, 692.026 Personenzüge und 264.882 gemischte Züge. Geleistet wurden im Ganzen 49,269.533 Zugkilometer, bezw. im Tagesdurchschnitt 535.538 und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahresdurchschnitt 1290 Zugkilometer. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 13.696 Züge (gegen das Vorjahr + 3602 Züge), und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 8066 (+ 3424) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 5630 (+ 178) Züge. Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 114 (+ 1). In Folge der Verspätungen wurden 6407 (2659) Anschlüsse versäumt.

Preussen. (Schliessung der Güternebenstelle Brotterode.) Die Güternebenstelle Brotterode, zur Station Schmalkalden (Directionsbezirk Erfurt) gehörig, wird am 31. December aufgehoben. Es werden daher vom 1. Jänner 1896 ab Frachtbriefe mit der Vorschrift dieser Güternebenstelle nicht mehr angenommen.

— (Wagenmangel auf den Preussischen Staatseisenbahnen.) Der Wagenumlauf auf den östlichen Staatsbahnen wird durch die grosse Zahl von Nebenbahnen von zum Theil erheblicher Streckenlänge, aber beschränktem Zugverkehr ungünstig beeinflusst und dadurch der rechtzeitige Rücklauf des Leermaterials besonders zu den schlesischen Kohlengruben beeinträchtigt. Es wird daher in der gegenwärtigen Zeit aussergewöhnlich starken Verkehres mit besonderer Sorgfalt darauf zu achten sein, dass der Aufenthalt der Wagen, sowohl bei dem Uebergang nach und von den Nebenbahnen, wie auf den letzteren selbst, soweit als irgend thunlich (auch durch Vormeldung der eingehenden Sendungen) abgekürzt wird, die Auswechslung der leeren Wagen von den Nebenbahnen zu wiederholten Malen täglich geschieht und durch zweckmässige Güterzugverbindungen der Anschluss an die Hauptlinien so prompt als möglich hergestellt wird. Nach den bestehenden Vorschriften soll, wenn auf einer Station 20 und mehr leere Wagen vorhanden sind und der Abgang derselben mit den bestimmungsgemäss verkehrenden Zügen nicht innerhalb vier Stunden zu erwarten steht, die Absendung der Wagen mittelst Sonderzuges bei der vorgesetzten Direction telegraphisch beantragt oder unter gewissen Voraussetzungen von den Stationen selbstständig bewirkt werden. Auf Nebenbahnen wird der Fall, dass auf einer Station zu gleicher Zeit 20 und mehr Wagen zur Ablassung bereit stehen, verhältnissmässig selten eintreten, während es gerade dort häufig vorkommt, dass Wagen länger als vier Stunden auf die Absendung zu warten haben. Die für die Hauptbahnen im Allgemeinen ausreichenden Vorschriften werden daher auf Nebenbahnen nach Lage der besonderen Verhältnisse in vielen Fällen der Erweiterung bedürfen. ["Ztg. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 21. October mit 80 Passagieren und 946 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 4 Colli Mützen, 7 Colli Manufacturwaaren, 50 Colli Zucker, 31 Colli Alkohol, 306 Colli Mehl, 30 Colli Esswaaren, 355 Colli Kaffee, 42 Colli Bier, 8180 Stück verschiedene Hölzer; nach Soerabaya 100 Colli Erdwachs, 27 Colli Seife; nach Samarang 50 Colli Erdwachs; nach Batavia 18 Colli Kurzwaaren; nach Suez 5 Colli Manufacturwaaren, 13 Colli Esswaaren, 5 Colli Wein, 1 Collo Schuhwaaren; nach Suakin 1 Collo Manufacturwaaren; nach Gedda 100 Colli Zucker; nach Aden 8 Colli Spiritus, 33 Colli Glasperlen, 1 Collo Hüte, 3 Colli Metallwaaren, 30 Colli Zucker, 50 Colli Obst, 38 Colli Tabak, 35 Colli Mehl; nach Massaua 2 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 50 Colli Bier; nach Zanzibar 13 Colli Metallwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 6 Colli Glasperlen; nach Hodeidah 212 Colli Papier, 4 Colli Schuhwaaren, 100 Colli Zündhölzchen, 3 Colli Metallwaaren; nach Delagoa-Bai 5 Colli Metallwaaren; nach Bombay 7 Colli Mützen, 50 Colli Knöpfe, 458 Colli Papier, 88 Colli Baumwolle, 48 Colli Farben, 30 Colli Esswaaren, 140 Colli Kurzwaaren, 22 Colli Garne, 14 Colli Spielwaaren, 5 Colli Musikinstrumente, 18 Colli Lampen, 20 Colli Holzwaaren, 200 Colli Manufacturwaaren, 237 Colli Metallwaaren, 75 Colli Quecksilber, 78 Colli Glasperlen, 142 Colli Seife, 2 Colli Schuhwaaren, 263 Colli Glaswaaren, 10 Colli Thonwaaren, 3 Colli Naphthalin 3 Colli Spielkarten; nach Kurrachee 8 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Musikinstrumente, 12 Colli Metallwaaren, 6 Colli Garne, 8 Colli Glaswaaren, 3 Colli Knöpfe, 5 Colli Glasperlen; nach Bassorah 6 Colli Lampen, 2 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Papier; nach Calicut 11 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 14 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Glasperlen, 1 Collo Mützen; nach Mangalore 5 Colli Lampen, 1 Collo Musikinstrumente, 2 Colli Papier, 7 Colli Metallwaaren; nach Sidney 10 Colli Liqueure; nach Colombo 20 Colli Manufacturwaaren, 147 Colli Papier, 73 Colli Esswaaren, 10 Colli Knöpfe, 10 Colli Metallwaaren, 56 Colli Mehl, 50 Colli Zucker, 11 Colli Wein, 1 Collo Baumwollwaaren; nach Rangoon 10 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Glasperlen, 122 Colli Metallwaaren, 13 Colli Lampen, 13 Colli Seife, 90 Colli Garne, 15 Colli Manufacturwaaren; nach Madras 11 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Glaswaaren, 6 Colli Metallwaaren, 2 Colli Holzwaaren, 54 Colli Papier; nach Calcutta 1 Collo Mützen, 21 Colli Knöpfe, 224 Colli Papier, 33 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Farben, 25 Colli Kurzwaaren, 17 Colli Garne, 17 Colli Lampen, 4 Colli Holzwaaren, 120 Colli Manufacturwaaren, 304 Colli Metallwaaren, 2 Colli Glasperlen, 31 Colli Glaswaaren, 24 Colli Wein, 25 Colli Quecksilber, 10 Colli Seife; nach Penang 4 Colli Esswaaren, 10 Colli Papier, 7 Colli Glaswaaren, 8 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Metallwaaren, 19 Colli Seife, 16 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 38 Colli Metallwaaren, 85 Colli Papier, 33 Colli Esswaaren, 8 Colli Glaswaaren, 20 Colli Glasperlen, 22 Colli Holzwaaren, 200 Colli Mehl, 1 Collo Mützen, 57 Colli Baumwollwaaren, 36 Colli Wein, 213 Colli Bier; nach Batavia 60 Colli Erdwachs, 32 Colli Garne, 5 Colli Manufacturwaaren, 45 Colli Mehl, 7 Colli Holzwaaren, 17 Colli Papier; nach Soerabaya 187 Colli Mehl, 7 Colli Manufacturwaaren, 63 Colli Papier, 200 Colli Erdwachs, 10 Colli Glasperlen; nach Banda 40 Colli Mehl; nach Samarang 1 Collo Hüte, 10 Colli Glasperlen, 125 Colli Mehl, 25 Colli Erdwachs, 5 Colli Baumwollwaaren, 14 Colli Metallwaaren, 5 Colli Papier, 1 Collo Musikinstrumente; nach Menado 2 Colli Holzwaaren; nach Bangkok 10 Colli Garne, 50 Colli Bier; nach Saigon 20 Colli Papier; nach Hongkong 380 Colli Stahl, 7 Colli Seife, 6 Colli Holzwaaren, 40 Colli Papier, 45 Colli Bier, 38 Colli Metallwaaren, 2 Colli Spielwaaren; nach Manila 50 Colli Bier, 31 Colli Papier; nach Shanghai 10 Colli Seife, 16 Colli Papier, 317 Colli Baumwollwaaren; nach Kobe 9 Colli Holzwaaren, 36 Colli Manufacturwaaren, 40 Colli Glasperlen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 721.432 fl. ö. W.

Projectirter Schiffahrtscanal zwischen der Save und der Adria nächst Fiume. (Ertheilung der Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 29. November 1895, Z. 79.259, dem k. und k. Kämmerer Ludwig Baron Ozegovics, Grossgrundbesitzer in Guscerovac, a) für die Herstellung der Kulpa zwischen Bród an der Kulpa (nächst der krainerischen Landesgrenze) und Károlyváros (Karlstadt) in schiffbaren Zustand, und b) den Bau eines dort an die regulirte Kulpa anschliessenden Schiffahrtscanales zwischen Károlyváros und der Adria nächst Fiume die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Lehrcours für Schiffsofficiere der Mercantilschiffe. (Ernennung der Mitglieder der Aufsichtscommission und des Lehrkörpers.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat unter dem Präsidium des Staatssecretärs Ladislaus Vörös des kgl. ungarischen Handelsministeriums eine Aufsichtscommission für den neu errichteten Lehrcours zur Heranbildung von Schiffsofficieren der Mercantilschiffe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139) ernannt. In diese Commission wurden als Mitglieder Oberbeamte aller derzeit in Ungarn im Betriebe stehenden Schiffahrts-Gesellschaften und Unternehmungen des Ungarischen Schiffervereines und des Landesvereines der ungarischen Schiffer berufen. Zum Regierungscommissär wurde der Ministerialrath Ludwig Mándy des kgl. ungarischen Handelsministeriums bestellt. Des Ferneren erfolgte

bereits auf Vorschlag der Commission die Ernennung der ordentlichen Professoren für Schiffsmanipulation, Schiffahrtsrecht und Gesetzkunde, für Schiffbau und Maschinenlehre, commerciellen Schiffsdienst, commercielle Arithmetik und Waarenkunde, Geographie und für den Sanitätsdienst an Bord etc. Dieser Lehrkörper ist aus dem Kreise nautisch, technisch und administrativ thätiger Beamter sowohl des Ministeriums, als der diversen Gesellschaften gewählt worden. Schliesslich genehmigte der Minister das Normativ für den Schiffsofficiers-Lehrcours, sowie auch den Lehrplan.

Verschiedene Mittheilungen.

Mährische Grenzbahn. (Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates auf die nicht im Eisenbahnbuche inliegenden Immobilien.) In Durchführung des Verstaatlichungsübereinkommens vom 23. October 1894 ist nunmehr auch die Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates auf die nicht im Eisenbahnbuche inliegenden Immobilien der Mährischen Grenzbahn erfolgt. [H.-M.-Z. 70.781.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXXV. Stückes.) Das am 11. December herausgegebene CCXXXV. Stück enthält unter

Nr. 1701: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh nach dem Deutschen Reiche auf Grund des Artikels 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 1702: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. November 1895, Z. 34.489, an alle politischen Landesbehörden, betreffend die Einfuhr von Schlachtvieh aus Oesterreich-Ungarn in das Grossherzogthum Baden.

Nr. 1703: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 3. December 1895, Z. 20.325, betreffend die Gestattung der Einfuhr von normalgewichtigen Schweinen aus dem Comitate Modruš-Fiume in Croatien-Slavonien in die Bukowina.

Nr. 1704: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 5. December 1895, Z. 30.404, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Bezirken Bosn.-Gradiska und Banjaluka im Occupationsgebiete nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des CCXXXVI. Stückes.) Das am 12. December herausgegebene CCXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1705: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. December 1895, Z. 193.903, betreffend die Bestimmung von Consumorten für die Einfuhr von Schweinen aus seuchenfreien Gegenden Ungarns, Croatien-Slavoniens und des Occupationsgebietes, sowie für die Einfuhr von Schlachtvieh aus Ungarn, Galizien und vom Wiener Centralviehmarkte nach Böhmen.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens in Wien. (Versammlung.) In der am 9. December unter dem Vorsitze des Präsidenten, Civilingenieur E. A. Ziffer, stattgehabten Versammlung sprach der Ingenieur Josef Friedländer: „Ueber Wasserversorgung mittelst Windkraft."

Einleitend schilderte derselbe, wie im Verlaufe der letzten zwanzig Jahre in Oesterreich der Frage näher getreten wurde, inwieweit es technisch ausführbar und wirthschaftlich angezeigt sein könne, die durch die atmosphärischen Bewegungen erzeugte, ewig unerschöpfliche und kostenlose Windkraft nutzbar zu machen. Die allerersten diesfälligen Anregungen gingen von Amerika aus, doch hatte sich von den verschiedenen importirten Windmotoren nur das System Halladie's als einzig vollkommen gegen Sturm gesichertes behaupten können.

Sodann besprach Redner die historische Entwicklung der Windmotoren bis zu ihrer heutigen Gestaltung, deren theoretische Principien, Constructionsdetails und Leistungsfähigkeit er hierauf an der Hand von Zeichnungen, Diagrammen und Tabellen erläuterte. Für das System kennzeichnend ist die regelmässige Wasserbeschaffung, und basirt hierauf dessen Anwendung namentlich zur Wasserversorgung kleinerer Städte und grösserer Anstalten. Derartige Einrichtungen haben sich als Wasserförderungsanlagen insbesondere für Wasserstationen bei Eisenbahnen glänzend bewährt und vorwiegend durch die neue Erfindung einer selbstthätigen Abstellvorrichtung eine erhöhte Bedeutung erlangt. Zum Schlusse illustrirte der Vortragende seine Ausführungen an einem für die Millenniumsausstellung bestimmten Modelle, indem er noch über eine Anzahl ausgeführter Anlagen interessante Mittheilung in Bezug auf deren Leistungsfähigkeit, Herstellungs- und Betriebskosten machte.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat November 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	150·55	495·77	150·55	495·77	104·33	193·80	—	298·13
Roggen	100·76	1163·59	101·16	1163·19	—	203·90	103·02	100·88
Gerste	384·12	355·10	303·50	435·72	527·87	401·17	198·53	730·51
Hafer	275·98	—	52·03	223·95	—	75·00	75·00	—
Erbsen	—	—	—	—	551·02	101·06	—	652·08
Bohnen	472·44	1016·57	743·20	745·81	—	—		—
Raps	5·36	—	5·36	—	3·63	207·99	207·99	3·63
Wicken	171·05	—	—	171·05	334·43	—	—	334·43
Leinsaat	1051·75	307·41	560·59	798·57	—	—	—	—
Rübensamen	269·52	—	—	269·52	—	—	—	—
Mohn	49·29	—	8·00	37·29	100·61	87·08	—	187·69
Kleesaat	—	—	—	—	—	100·37	100·37	—
Senf	78·25	—	10·10	68·15	—	—	—	—
Diverse	243·91	419·02	3·62	659·31	188·53	845·63	477·91	556·25
Zusammen	3248·98	3757·46	1938·11	5068·33	1810·42	2216·00	1162·82	2863·60
Versicherungswerth ö.W. fl.	35.556	30.880	17.597	48.839	16.019	20.325	12.055	24.289
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	4	—	—	4	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	3.700	—	—	3.700	1.500	—	—	1.500
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat November 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
Weizen	2.005·55	1.593·07	599·70	2.998·92	—	—	—	—
Hanfsamen	100·07	401·79	201·51	300·35	—	—	—	—
Gerste	591·77	206·35	299·88	498·24	—	—	—	—
Hafer	307·88	—	—	307·88	—	—	—	—
Erbsen	1·09	100·50	—	101·59	100·67	103·66	103·66	100·67
Bohnen	697·48	1.299·23	500	1.496·71	—	302.81	302.81	—
Raps	245·07	603·82	34·63	814·26	—	—	—	—
Zucker	2.285·65	—	367·70	1.917·95	—	—	—	—
Leinsamen	101·27	103·92	101·08	104·11	—	—	—	—
Leindotter	22·32	—	—	22·32	—	—	—	—
Thymothe	17·09	—	—	17·09	—	—	—	—
Diverse	777·70	1.119·03	1.076·08	820·65	100·95	—	—	100·95
Zusammen	7.152·94	5.427·71	3.180·58	9.400·07	201·62	406·47	406·47	201·62
Versicherungswerth . . fl.	110.636	40.552	28.528	122.660	1.900	3.700	3.700	1.900
Spiritus	1.801·46	110·26	369·39	1.542 33	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	30.454	17·64	5.925	26.293	,—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	15	20	1	34	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	10.108	14.000	300	23.808	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	14	20	1	33	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	9.408	14.000	300	23.108	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	5.720	7.070	160	12.630	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.783	—	—	13.783	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.060	—	—	8.060	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ergänzung des II. Nachtrages zum Personentarife für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien (Theil II) vom 1. Mai 1894.

In dem im Verordnungs-Blatte Nr. 111 vom 21. September 1895 verlautbarten, ab 1. November 1895 zur Einführung gelangten II. Nachtrag zu dem vorerwähnten Tarife wurde für die Relationen Praterstern—Favoriten einerseits, dann Weidlingau—Hadersdorf—Tullnerbach andererseits eine Transportgebühr für Hunde per Stück von 48 Hellern aufgenommen.

Wien, am 10. December 1895. [971]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In dem laut Kundmachung in Nr. 142 dieses Blattes vom 7. December 1895 erschienenen Berichtigungsblatte zu dem Tarif, Theil II, Heft 3, vom 1. April 1895 ist der Frachtsatz Szeged und Szeged Rokus —Brüssel loco und transit von 103·48 in **108·48** Francs abzuändern.

Wien, am 11. December 1895. [972]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 gelangt zum Tarife, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1895, der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält die Aufhebung der directen Frachtsätze der Gruppe 1 für Stückgüter der Classen I und II im Verkehre zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien, einschliesslich der Linien Smichow—Furth i. W. und Chrast—Radnitz (Böhmische Westbahn), dann Olmütz M.S.C.B.—Troppau und Jägerndorf—Ziegenhals (Mährisch-schlesische Centralbahn), der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. pr. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 9. December 1895. [973]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifheftes 6.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres tritt ein neues Tarifheft 6 in Kraft, welches Kartirungs-Frachtsätze für einzelne Artikel, bezw. für einzelne Verkehrsrelationen enthält.

Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifheftes tritt das vom 1. Jänner 1895 giltige Tarifheft 6 mit der Beschränkung ausser Wirksamkeit, dass jene Frachtsätze einzelner Positionen, welche in das ab 1. Jänner 1896 in Kraft tretende gleichnamige Tarifheft nicht aufgenommen wurden, noch bis Ende Jänner 1896 Giltigkeit haben.

Exemplare des neuen Tarifheftes 6 können von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zu dem Preise von 20 kr. pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 10. December 1895. [974]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr.

Ausgabe eines neuen Tarifheftes.

Im Westungarisch - Steierischen Eisenbahnverkehr tritt mit 1. Jänner 1896, bezw. bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1896 unter dem Titel „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen" ein neues Tarifheft in Wirksamkeit, durch welches das gleichnamige Tarifheft vom 1 Jänner 1895 ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare des Tarifheftes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 20 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 12. December 1895. [975]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Zuschlagfristen zu den reglementmässigen Lieferfristen.

Auf Grund des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 7. November 1895, Z. 64.523/L.-B.-A., wird für den Güterübergang in Lemberg von den k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf die Localbahn Lemberg-Kleparow—Janow und umgekehrt eine Zuschlagfrist zu den reglementarischen Lieferfristen in Anwendung gebracht, welche 6 Stunden für Eilgüter und lebende Thiere und 12 Stunden für Frachtgüter beträgt.

Wien, am 11. December 1895. [976]

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag.

Ausgabe des Nachtrages IV.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 tritt zum Tarife vom 1. März 1894 der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält ausser Aenderungen von Stationsnamen, sowie des Schleppbahngebühren - Verzeichnisses noch die bisher im Rückvergütungswege gewährten ermässigten Frachtsätze für den Kohlenverkehr nach Wien Oe.N.W.B. loco, die unter gleichzeitiger Auf-

lassung des seitherigen Garantiequantums jährlicher 1000 Tonnen als Kartirungsfrachtsätze aufgenommen erscheinen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und den Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 9. December 1895. [977]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg.

Einführung ermässigter Tour- und Retourkarten zwischen Wien (Nordbahnhof) und Berlin (Stadtbahn) über Oderberg.

Mit 1. Jänner 1896 gelangen ermässigte Tour- und Retourkarten zwischen Wien (Nordbahnhof) und Berlin (Stadtbahn) über Oderberg zu folgenden Preisen zur Einführung:

I. Classe	II. Classe	III. Classe
	Mark	
103.50	71.50	40.—

Diese Fahrkarten berechtigen zur Benützung aller fahrplanmässigen Züge (Schnell- und Personenzüge), soweit dieselben Wagen der entsprechenden Classe führen. Die Giltigkeitsdauer beträgt zehn Tage.

Für Reisegepäck werden auf der Strecke Oderberg—Berlin 25 kg Freigewicht gewährt.

Wien, am 9. December 1895. [978]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung ermässigter Frachtsätze für verschiedene Güterclassen zwischen Olmütz und Troppau.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege gelangen in der Relation Olmütz K.F.N.B.—Troppau K.F.N.B. oder umgekehrt die nachstehenden ermässigten Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung, und zwar:

Classe	Transportgebühren in Kreuzern ö. W. pro 100 kg
Gewöhnliches Eilgut	195
Ermässigtes „	74
Besonders ermässigtes Eilgut	74
Classe II	63
Wagenladungsclasse A	45
„ B	35
„ C	26
Specialtarif 1	34
„ 2	26
„ 3	23

Wien, am 10. December 1895. [979]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

(Directer Personenverkehr.)

Druckfehler-Berichtigung.

In dem für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden Tarife vom 1. October 1895 ist der auf Seite 9 angeführte Fahrpreis I. Classe der Relation Wien (Nordbahnhof)—Erbersdorf von fl. 12.56 auf fl. **13.56** abzuändern.

Der erhöhte Fahrpreis tritt mit 26. December 1895 in Kraft.

Wien, am 9. December 1895. [980]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 31. Jänner 1896 werden die nachfolgenden, im Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894 enthaltenen Frachtsätze, bezw. Ausnahmetarife aufgehoben, und zwar:

1. Die auf den Seiten 13 bis 301 für den Verkehr zwischen Floridsdorf, Wien (Donauuferbahn) der K.F.N.B. transit, Wien (Nordbahnhof), Klein-Schwechat, Klosterneuburg-Weidling, Nussdorf, Wien (Donauquaibahnhof), Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof), Wien-Lagerhaus, Jedlesee (Oe.N.W.B.), Korneuburg, Wien (Nordwestbahnhof), Stadlau, Wien (Staatsbahnhof), Wien (Südbahn) transit und Wien (Wien-Aspang Bahn) transit einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen, der k. k. priv. Böhm. Nordbahn, der ehemaligen k. k. priv. Böhm. Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen andererseits angeführten Frachtsätze.

2. Die auf den Seiten 78 bis 267 für den Verkehr zwischen Prag-Hrabovka transit, Prag (Kaiser Franz Josef-Bahn) loco, Prag (Kaiser Franz Josef-Bahn) transit, Prag Smichow (Prag-Duxer Eisenbahn), Lieben (Oe.N.W.B.), Prag (Nordwestbahnhof), Bubna (St.E.G.), Lieben (St.E.G.), Prag (Staatsbahnhof), Prag (Böhm. Nordbahn), Prag Bubna (Buschtěhrader Eisenbahn), Prag (Böhm. Westbahn) transit und Prag Smichow (Buschtěhrader Eisenbahn) transit einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der ehemaligen k. k. priv. Böhm. Westbahn, der ehemaligen Mähr.-schles. Centralbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen andererseits angeführten Frachtsätze.

3. Die auf den Seiten 345 bis 353 enthaltenen Ausnahmetarife.

An Stelle der obgenannten Frachtsätze, bezw. Ausnahmetarife treten mit dem am 1. Februar 1896 zur Einführung gelangenden Nachtrag II zu dem Eingangs erwähnten Tarife neue, bezw. geänderte Frachtsätze, resp. Ausnahmetarife in Kraft.

Wien, am 12. December 1895. [981]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes „Theil II, Heft 2."

Mit 1. Jänner 1896 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1896 gelangt der neue Tarif „Theil II, Heft 2" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, enthaltend directe Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen der k. k. priv.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Stationen), k. k. Oesterr. Staatsbahnen (mähr.-schles. Linien) und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Austerlitz—Vlarapass [exclusive] und Olmütz [exclusive] —Müglitz) andererseits zur Einführung.

Zugleich tritt das Tarifheft „Directe Frachtsätze, Theil II, Heft 2" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895 ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 11. December 1895. [982]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Anhanges zu dem ab 1. Februar 1892 giltigen Tarife „Theil II, Heft 4".

Mit 1. Jänner 1896 tritt der angeführte Anhang, enthaltend ermässigte Frachtsätze für speciell angeführte Artikel in den näher bezeichneten Relationen, in Kraft.

Zugleich tritt der ab 1. Jänner 1895 giltige Anhang zum genannten Tarife ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Anhanges sind demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 11. December 1895. [983]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

(Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz des Specialtarifes 2, Holz der Classe C und Brennholz in ganzen Wagenladungen.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt der angeführte Nachtrag, enthaltend Frachtsätze für neue Relationen, Aenderung des Frachtsatzes von Bilnitz-Brumov nach Nemotitz und Frachtsätze nach Wien (Nordbahnhof) zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst in unserem Tarifverkaufsbureau, I., Schwarzenbergplatz 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 11. December 1895. [984]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des neuen temporären Anhanges zu den Localgütertarifen „Theil II, Heft 1 und 2".

Im Nachhange zur hierortigen Verlautbarung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums vom 19. November 1895, Nr. 134, Seite 2109, wird kundgemacht, dass mit 1. Jänner 1896 der angeführte Anhang, enthaltend Kartirungsfrachtsätze für Eil- und Frachtgüter in einzelnen Relationen und Ueberführungsgebühren in Nimburg, in Kraft tritt.

Exemplare dieses Anhanges könnnen demnächst in unserem Tarifverkaufsbureau, I., Schwarzenbergplatz 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 11. December 1895. [985]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf und Troppau.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Februar 1896 tritt ein neuer Tarif für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde, Ziegenhals, Jägerndorf und Troppau in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde und Ziegenhals vom 1. October 1893, sowie der Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn einerseits und des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau andererseits vom 1. April 1893 aufgehoben werden.

Der neue Tarif enthält Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze zwischen Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionen Berlin, Halle, Breslau und Kattowitz einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Böhm. Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.

Wien, am 12. December 1895. [986]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Einführung des Nachtrages VII zum Tarif, Theil II.

Mit 1. Februar 1896 tritt der Nachtrag VII zum Tarif, Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält einen neuen Anhang zu den Schnitttarif-Tabellen B und B 1.

Durch diesen Anhang wird der auf Seite 39, 40, 41 und 42 des Tarifes, Theil II für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893, enthaltene Anhang ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 16. Jänner 1896 bei den Verbandsverwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) zum Preise von 10 Hellern bezogen werden.

Wien, am 6. December 1895. [987]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen und eines neuen Anhanges.

Am 1. Jänner 1896 gelangt zu den Tarifheften 1 und 2 für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband je ein Nachtrag I, sowie ein neuer Anhang zur Einführung.

Soweit die in diesen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze höher als die bisherigen sind, treten selbe erst am 1. Februar 1896 in Wirksamkeit.

Die Nachträge enthalten:

1. Aenderung des Vorwortes;
2. Aenderung, bezw. Ergänzung der besonderen Bestimmungen;
3. Aenderung, bezw. Ergänzung der Reexpeditionstabellen;
4. Aenderung des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel;
5. Aenderung, bezw. Ergänzung der Bestimmungen der Ausnahmetarife;
6. Aenderung von Stationsnamen.
7. Tariftabellen:
   a) geänderte Frachtsätze,
   b) Frachtsätze für in die Verbandtarife einbezogene Stationen;
8. Druckfehler-Berichtigungen.

Durch den die besonderen Begünstigungen enthaltenden neuen Anhang wird der vom 1. Jänner 1895 giltige gleichnamige Anhang mit Ende December 1895 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieser Drucksachen sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von je 60 Hellern pro Stück käuflich zu erhalten.

Wien, am 11. December 1895. [988]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.
Ausgabe von Tarifnachträgen.

Im Westungarisch - Oesterreichischen Eisenbahnverbande tritt zu dem vom 1. October 1893 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, mit 1. Jänner 1896 der Nachtrag II in Kraft, welcher

1. Aufnahme neuer Stationen,
2. Ergänzung der Ausnahmetarife I und II,
3. Aenderung von Stationsnamen,
4. Ergänzung des Nachtrages I und
5. Berichtigung

enthält.

Zu dem im selben Verbande seit 1. August 1893 giltigen Tarife, Theil IV, Heft 1, tritt gleichfalls am 1. Jänner 1896 ein Nachtrag II in Kraft, welcher

1. Aufnahme neuer Stationen,
2. eine neue Instradirungsvorschrift,
3. Aenderung von Stationsnamen, und
4. Druckfehler-Verzeichniss

enthält.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 10. December 1895. [989]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Preussische Staatsbahnen. (Neuer Theil II des Staatsbahn-Personen- und Gepäckstarif.) Am 15. December d. J. tritt für die Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Essen a. d. Ruhr und Münster i. W. je ein neuer Theil II des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs in Kraft.

Magdeburg - Halle - Sächsischer Verbandsverkehr. (Neuer Gütertarif.) Am 1. Jänner 1896 tritt ein neuer Gütertarif in Kraft, der den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg und Halle, sowie den Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Osterwieck-Wasserlebener, Halberstadt-Blankenburger, Neuhaldensleber, Stendal-Tangermünder, Dessau-Wörlitzer, Dahme-Uckroer und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn einerseits und Stationen der Königl. Sächsischen Staats- und der mit verwalteten übrigen Eisenbahnen, sowie der Station Reichenberg der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits umfasst.

Durch diesen Tarif werden bezüglich der Stationsverbindungen, für welche er Bestimmungen und Frachtsätze enthält, die nachverzeichneten Tarife nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben:

a. der Magdeburg-Sächsische Verbandsgütertarif vom 1. Juli 1890,

b. der Norddeutsch-Sächsische Verbandsgütertarif (Heft 1) vom 1. December 1890,

c. der Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsische Verbandsgütertarif (Hefte 1 und 2) vom 1. September 1890,

d. der Sächsisch-Thüringische Verbandsgütertarif (Heft 1) vom 1. Jänner 1890.

Ferner werden mit Einführung dieses Tarifs, und zwar ohne Ersatz, die Frachtsätze für die Station Hüttenrode der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn aufgehoben; ausserdem treten auch verschiedene Erhöhungen gegenüber der seitherigen Frachtberechnung ein.

Soweit Entfernungserhöhungen vorliegen, sind diese geringfügig und betragen nur 1 bis 2 km.

Weitere Erhöhungen treten noch dadurch ein, dass

a. im Verkehre zwischen den Stationen Elsterwerda (B. D. B.), Elsterwerda (O. L.), Eutritzsch, Grossenhain (C. G. B.), Kamenz in Sachsen, Leipzig Berliner Bahnhof, Leipzig Eilenburger Bahnhof und Leipzig Magdeburger Bahnhof des Eisenbahn-Directionsbezirks Halle einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits die Artikel Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff nicht mehr auf Grund des Ausnahmetarifs 1 für Holz, sondern auf Grund des Specialtarifs II abgefertigt werden;

b. der im Magdeburg-Sächsischen Verbande bisherige Ausnahmetarif 7 für Eisenschlacken von Klingenthal und Riesa nach Gernrode am Harz zur Aufhebung kommt;

c. im Verkehre zwischen den vorstehend unter a. genannten Stationsverbindungen die Vergünstigung, dass Bier in Fässern mit den Personenzügen oder Eilgüterzügen unter gewissen Voraussetzungen zu den einfachen Frachtgutsätzen zu befördern ist, aufgehoben wird.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Aufnahme der Station Karlsruhe Westbahnhof in den Tarif.) Mit 25. November d. J. wurde die neueröffnete Station Karlsruhe Westbahnhof mit den für die Station Mühlburg bestehenden Frachtsätzen (ausschliesslich der Eilguttaxen) in die südwestdeutsch-schweizerischen Tarifhefte I A., II A. und III A. aufgenommen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die königl. Eisenbahndirection Köln gehört dem Verbande nur noch bis 15. Jänner 1896 an.

Mit diesem Zeitpunkte an gelangen die Frachtsätze der Stationen Bingerbrück, Jünkerath-Stadtkyll, Malmedy und St. Vith zur Aufhebung.

Bayerisch - Schweizerischer Getreide - Ausnahmetarif (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. October 1894. Mit Wirksamkeit vom 20. November traten nachstehende Ausnahmefrachtsätze für Sendungen nach Lindau tr. in Kraft:

Reexpeditionsgruppe	Entfernungen bis Lindau km	Nach Lindau transit von	a Centimes für 100 kg	b Centimes für 100 kg
A	114	Babenhausen (Bayern)	65	
A	407	Immenreuth	159	
A	489	Naila	180	
A	486	Selbitz	179	

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2290	Ostrau-Friedländer Eisenbahn		Schlacken	Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	6·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
2291			Schweissschlacken	Friedland	Ostrau-Witkowitz					11·5				
2292			Chamottemehl, Chamottespeise und Dynasteine	Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz bezw. vice versa	Friedland					15·5 14·5				
2293			Cement	Ostrau-Witkowitz	Kunzendorf Paskau Lipina-Carlshütte Friedek-Mistek Baschka Friedland				8 13 17 20 22 26·4	5 9·4 11·4 12·6 14·6 19·4	3 3·6 5·6 7·4 7·4 7			
2294			Baumwollabfälle	Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			22	14·3	7·7			
2295			Klotz- und Grubenholz bis 6·3 m Länge	Baschka	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			22	11	11			
				Friedland Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau				Verschieden	15·5 11	Verschieden			
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				20	10	10			
				Friedland Friedek-Mistek Mähr.-Ostrau	Rattimau				22·9 16 16	13 8 8	9·9 8 8			
2296			Hartzink und Zinkasche	Friedland	Mähr.-Ostrau trs. (für Sendungen nach Ohlau)				30	20·5	9·5			Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane
2297			Stärke	Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek Friedland				22 29·1	15·4 21	6·6 8·1			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2298	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Chlorkalk und Soda	Mähr.-Ostrau	Rattimau	Aufgabe in beliebigen Mengen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	16	10·5	5·5	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
2299			Chamottemehl	Mähr.-Ostrau		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			16	6·5	9·5			
				Ostrau-Witkowitz					13	5	8			
2300			Erde aller Art	Mähr.-Ostrau					16	6·5	9·5			
				Ostrau-Witkowitz					13	5	8			
2301			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, dann Schleifholz, für alle Artikel bis 6·3 m Länge	Mähr.-Ostrau		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			16	8·5	7·5			
				Ostrau-Witkowitz					13	7·2	5·8			
				Lipina-Carlshütte					13	7·2	5·8			
				Friedek-Mistek					16	8·5	7·5			
				Friedland					22·9	14·3	8·6			
2302			Grubenholz bis 6·3 m Länge	Rattimau	Mähr.-Ostrau				16	8·5	7·5			
					Ostrau-Witkowitz				13	7·2	5·8			
2303			Cellulose	Rattimau	Mähr.-Ostrau	Aufgabe in beliebigen Mengen			16	10·4	5·6			
					Friedek-Mistek				16	11	5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2304	Ostrau-Friedländer Eisenbahn		Mauer-, Dach- und Chamotteziegel, feuerfeste Steine	Mähr.-Ostrau	Rattimau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896 und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Localtarif vom 1. Jänner 1893	16	6·5	9·5	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Ostrau-Witkowitz					13	5	8			
				Friedek-Mistek					16	8	8			
2305			Brennholz	Baschka	Rattimau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			18	8	10			
				Mähr.-Ostrau					16	6·5	9·5			
				Lipina-Carlshütte					13	5·5	7·5			
				Friedek-Mistek					16	6·5	9·5			
				Friedland					19·2	11	8·2			
2306			Schwefel, roh	Mähr.-Ostrau	Rattimau				16	10·5	5·5			
2307			Ausschuss-Scheitholz (Brennholz)	Rattimau	Mähr.-Ostrau				16	6·5	9·5			
2308			Rüben- und Rübenschnitte, Saturationsschlamm	Rattimau	Mähr.-Ostrau bezw. vice versa	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			16	8	8			
				Gross-Kunzendorf					10	5	5			
				Paskau					16	8	8			
				Lipina-Carlshütte					20	10	10			
2309			Mineralische Kohle und Coaks	Mähr.-Ostrau	Rattimau				16	9·8	6·2			
				Ostrau-Witkowitz					13	7·5	5·5			
2310			Gebrannten Kalk, hydraulischen Kalk und Cement	Mähr.-Ostrau	Rattimau	Frachtzahlung für das wirkliche			16	6·5	9·5			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Ostrau-Witkowitz					13	5	8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2311	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Grubenholz und Klotzholz	Friedland	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	14·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Friedek-Mistek						10				
				Lipina-Carlshütte						8·5				
				Mähr.-Ostrau					7	5	2			
2312			Schwarten (Holzabfälle) bis zu 6 m Länge	Paskau					13	9·1	3·9			
				Gross-Kunzendorf					8	5·2	2·8			
2313			Brennholz	Friedland	Mähr.-Ostrau				21·5	15·5	6			
					Ostrau-Witkowitz				21·5	14·5	7			
				Baschka	Mähr.-Ostrau				21·5	12·5	9			
					Ostrau-Witkowitz				21·5	11	10·5			
				Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau				18·4	11	7·4			
					Ostrau-Witkowitz				18·4	10	8·4			
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				18·4	10	8·4			
					Ostrau-Witkowitz				17	8·5	8·5			
				Paskau	Mähr.-Ostrau				16	8	8			
					Ostrau-Witkowitz				13	7	6			
				Gross-Kunzendorf	Mähr.-Ostrau				10	5	5			
					Ostrau-Witkowitz				8	4	4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2314	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Baumaterialien, als: Kalk, gebrannten, Mörtel, Chamottezeigel, Chamottesteine, Chamottemörtel, feuerfeste Steine, Ziegel (Mauer- und Dachziegel), Steine der Position 8—57 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893, dann Erde, gewöhnliche (Position E—20 des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893)	Mährisch-Ostrau	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	4·8	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Gross-Kunzendorf					5·0				
					Paskau					8·0				
					Lipina-Carlshütte					10·0				
					Friedek-Mistek					11·0				
					Baschka					12·5				
					Friedland					15·5				
				bezw. vice versa										
				Ostrau-Witkowitz	Gross-Kunzendorf					4·8				
					Paskau					7·0				
					Lipina-Carlshütte					8·5				
					Friedek-Mistek					10·0				
					Baschka					11·0				
					Friedland					14·5				
				bezw. vice versa										
				Gross-Kunzendorf	Paskau					5·0				
					Lipina-Carlshütte					7·0				
					Friedek-Mistek					8·0				
					Baschka					9·0				
					Friedland					12·5				
				bezw. vice versa										
				Paskau	Lipina-Carlshütte					4·8				
					Friedek-Mistek					5·0				
					Baschka					6·5				
					Friedland					9·5				
				bezw. vice versa										
				Lipina-Carlshütte	Friedek-Mistek					4·8				
					Baschka					5·0				
					Friedland					7·5				
				bezw. vice versa										
2315			Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			22·0	16·5	5·5			
					Friedland				29·1	22·6	6·5			
2316			Schmiedeiserne (gewalzte) Röhren, welche behufs Verzinkung nach Friedland und von da in verzinktem Zustande nach Ostrau-Witkowitz oder Mähr.-Ostrau befördert werden	Ostrau-Witkowitz	Friedland	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			27·1	14·5	12·6			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Mähr.-Ostrau					29·1	15·5	13·6			
				bezw. vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2317	Ostrau-Friedländer Eisenbahn		Eisen der Pos. E—8 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Lipina-Carlshütte Ostrau-Witkowitz Mähr.-Ostrau	Friedland	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	13·4 26·4 28·4	9·8 18·9 20·2	3·6 7·5 8·2	Im Kartirungswege		Auf- u. Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
2318			Eisen und Stahl. dann Eisen- und Stahlwaaren der Positionen E 6 und E—7 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Friedland	Lipina-Carlshütte Paskau Gross-Kunzendorf Ostrau-Witkowitz Mähr.-Ostrau Rattimau	Aufgabe in jeder Menge			Verschieden	13·5 17·1 22·5 26·1 27·9 22·5	Verschieden			
2319					Paskau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			17·1	14·3	2·8			
					Lipina-Carlshütte Gross-Kunzendorf Rattimau Ostrau-Witkowitz Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Wagen, wenn auch mit mehreren Frachtbriefen			Verschieden	11·3 18·8 18·8 19·5 20·5	Verschieden			
2320			Walzeisen aus Ober-Schlesien und Witkowitz	Mähr.-Ostrau Ostrau-Witkowitz	Friedland	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			29·1 27·1	20·2 18·9	8·9 8·2			
2321			Schindeln	Friedland	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			28·9	16·0	12·9			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
2322			Chamotte-Ofeneinsätze	Mähr.-Ostrau transit (für Sendungen von Hruschau)	Friedland	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896		30·0	23·8	6·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2323	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Mineralische Kohle und Coaks	Mähr.-Ostrau	Gross-Kunzendorf	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	10	7·5	2·5	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Gross-Kunzendorf auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und bei den Sendungen nach Gross-Kunzendorf auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	In das stipulirte Minimal-Verfrachtungsquantum werden alle Frachtgütersendungen der reclamirenden Firma im Jahre 1896 von und nach Gross-Kunzendorf eingerechnet, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehend angeführten Bestimmungen nicht bonificationsfähig sind
				Ostrau-Witkowitz	Gross-Kunzendorf				8	6	2			
2324			a) Zucker aller Art, Osmosewasser, Futterstoffe b) Melasse, Syrup, Mahlproducte, Getreide, Hülsenfrüchte, mineralische Säuren, Emballagen, gebrauchte, und sonstige zum Zuckerfabriks- und landwirthschaftlichen Betriebe gehörige Artikel	Gross-Kunzendorf bezw. vice versa	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für ad a) 10000 kg ad b) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			10	7·5	2·5			Emballagen, gebrauchte, geniessen die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze bei Aufgabe in jeder Menge
					Ostrau-Witkowitz				8	6	2			
					Paskau				10	7·5	2·5			
					Lipina-Carlshütte				13	10·5	2·5			
					Friedek-Mistek				16	12	4			
					Baschka				18	13·5	4·5			
					Friedland				Verschieden	18·5	Verschieden			
2325			Rüben und Rübenabfälle, Saturationsschlamm	Gross-Kunzendorf bezw. vice versa	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			Verschieden	4	Verschieden			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Paskau					5				
					Lipina-Carlshütte					7				
					Friedek-Mistek					8				
					Baschka					9				
					Friedland					12·5				
2326			Baumwolle, rohe	Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			22	16·5	5·5		Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2327	Ostrau-Friedländer Eisenbahn		Rohmaterialien, als: Roheisen, Alteisen, Ingots, Zaggeln, Rohschienen, Quarz, Thon, Mauerziegel, feuerfeste Ziegel, Eisenerze und Schlacken	Lipina-Carlshütte	Baschka	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	3·71	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen von Lipina-Carlshütte und Baschka auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, und bei den Sendungen nach Lipina-Carlshütte und Baschka auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Friedek-Mistek	Baschka					2·12				
				Mähr.-Ostrau	Baschka					13·78				
				Ostrau-Witkowitz	Baschka					12·19				
				bezw. vice versa										
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte					2·12				
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte					10·6				
				Ostrau-Witkowitz	Lipina-Carlshütte					9·01				
				bezw. vice versa										
2328			Eisenwaaren, Eisenconstructionen und Stahlwaaren	Baschka	Mähr.-Ostrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			25	18	7			
				Baschka	Ostrau-Witkowitz				22	16	6			
				Baschka	Lipina-Carlshütte				10	5	5			
				Baschka	Friedek-Mistek				7	3·16	3·84			
				Baschka	Friedland				7·1	6	1·1			
				bezw. vice versa										
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				20	14	6			
				Lipina-Carlshütte	Ostrau-Witkowitz				17	12	5			
				Lipina-Carlshütte	Friedek-Mistek				7	2·37	4·63			
				Lipina-Carlshütte	Friedland				14·1	10·5	3·6			
				bezw. vice versa										
2329			Cement und grobe Schleifsteine	Friedek-Mistek	Baschka	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			6·4	4·8	1·6			
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte				7	4·8	2·2			
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte				20	11	9			
				Mähr.-Ostrau	Baschka				25	13·8	11·2			
2330			Mineralische Kohlen und Coaks	Mähr.-Ostrau	Baschka	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			25	15	10			
				Ostrau-Witkowitz	Baschka				22	14	8			
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte				20	13	7			
				Ostrau-Witkowitz	Lipina-Carlshütte				17	12	5			
				Friedek-Mistek	Baschka				5·8	4	1·8			
				Friedek-Mistek	Lipina-Carlshütte				7	4	3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2331	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Getreide aller Art, Mais, Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Reis, Kartoffeln, Sämereien, Hülsenfrüchte, Kochsalz, Stein- und Sudsalz, Viehsalz, Petroleum und mineralische Säuren	Mähr.-Ostrau	Ostrau-Witkowitz	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	7	5·1	1·9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	
					Gross-Kunzendorf				10	7·3	2·7			
					Paskau				16	11·6	4·4			
					Lipina-Carlshütte				20	14·6	5·4			
					Friedek-Mistek				22	16	6			
					Baschka				25	18·2	6·8			
					Friedland				Verschieden	22·6	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Ostrau-Witkowitz	Gross-Kunzendorf				8	5·8	2·2			
					Paskau				13	10·2	2·8			
					Lipina-Carlshütte				17	12·4	4·6			
					Friedek-Mistek				20	13·8	6·2			
					Baschka				22	16	6			
					Friedland				Verschieden	21·1	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Gross-Kunzendorf	Paskau				10	7·3	2·7			
					Lipina-Carlshütte				13	10·2	2·8			
					Friedek-Mistek				16	11·6	4·4			
					Baschka				18	13·1	4·9			
					Friedland				Verschieden	18·2	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Paskau	Lipina-Carlshütte				8	5·8	2·2			
					Friedek-Mistek				10	7·3	2·7			
					Baschka				13	9·5	3·5			
					Friedland				Verschieden	13·8	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Lipina-Carlshütte	Friedek-Mistek				7	5·1	1·9			
					Baschka				10	7·3	2·7			
					Friedland				Verschieden	11	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Friedek-Mistek	Baschka				Verschieden	5·1	Verschieden			
				bezw. vice versa										
				Baschka	Friedland				Verschieden	7·3	Verschieden			
				bezw. vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2332	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwarten (Holzabfälle), excl. Grubenholz	Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	14·3	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
					Ostrau-Witkowitz				20	13	7			
					Gross-Kunzendorf				16	10·4	5·6			
					Paskau				10	6·5	3·5			
				Friedland	Mähr.-Ostrau				Verschieden	19·5	Verschieden			
					Ostrau-Witkowitz					18·2				
					Gross-Kunzendorf					15·6				
					Paskau					12·4				
					Lipina-Carlshütte					9·8				
				Friedland	Mähr.-Ostrau	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).			Verschieden	21	Verschieden			
					Ostrau-Witkowitz					19·6				
					Gross-Kunzendorf					16·8				
					Paskau					13·3				
					Lipina-Carlshütte					10·5				
					Baschka					7				
				Baschka	Mähr.-Ostrau				Verschieden	17·5	Verschieden			
					Ostrau-Witkowitz				22	15·4	6·6			
					Gross-Kunzendorf				18	12·6	5·4			
					Paskau				13	9·1	3·9			
					Lipina-Carlshütte				10	7	3			
					Friedek-Mistek				Verschieden	4·9	Verschieden			
				Friedek-Mistek	Mähr.-Ostrau				Verschieden	15·4	Verschieden			
					Ostrau-Witkowitz				20	14	6			
					Gross-Kunzendorf				16	11·2	4·8			
					Paskau				10	7	3			
					Lipina-Carlshütte				7	4·9	2·1			
				Lipina-Carlshütte	Mähr.-Ostrau				20	14	6			
					Ostrau-Witkowitz				17	11·9	5·1			
					Gross-Kunzendorf				13	9·1	3·9			
					Paskau				8	5·6	2·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2333	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Mineralische Kohlen und Coaks	Mähr.-Ostrau	Paskau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	16	12	4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1897	
				Ostrau-Witkowitz	Paskau				13	10·5	2·5			
				Mähr.-Ostrau	Lipina-Carlshütte				20	15	5			
				Ostrau-Witkowitz	Lipina-Carlshütte				17	12·8	4·2			
				Mähr.-Ostrau	Baschka				25	18·8	6·2			
				Ostrau-Witkowitz	Baschka				22	16·5	5·5			
				Mähr.-Ostrau	Friedland				25·8	16·4	9·4			
				Ostrau-Witkowitz	Friedland				25·3	14·9	10·4			
				Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek				22	11	11			
				Ostrau-Witkowitz	Friedek-Mistek				20	10	10			
				Ostrau-Witkowitz	Rattimau	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg)	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896		13	6	7			Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

2334 — Buschtěhrader Eisenbahn

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 gelangt für einen zum Neubaue einer Spinnerei in Leibitschgrund bestimmten Dampfkessel, welcher als Frachtgut im Gewichte von mindestens 5000 kg oder bei Frachtzahlung hiefür auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 40 km zurückgelegt hat und in der Station Davidsthal zur Abgabe kommen wird, die im Ausnahmetarife XVIII des Localgütertarifes, Theil II, der Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

2335 — Oesterr. Nordwestbahn — Betheiligten Verwaltungen

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Die im Nachtrag V zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 im Ausnahmetarif Nr. 67 für Chilisalpeter zum Düngen enthaltene Schleppbahngebühr wird von zehn Pfennige auf **fünf Pfennige** für 100 kg ermässigt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2336	**Südbahn-Gesellschaft**	Königlich bayerischen Staatsbahnen	Güter der Stückgut-Classen 1 [1]) und 2 [2]), dann Käse [3]) als Stückgut, ferner Güter aller Art [4]) und Käse [5]) in Ladungen à 5000 kg	Blaichach	Triest und Fiume sowie umgekehrt	Die Sendungen müssen ab München C.B. nach Triest, resp. Fiume, bezw. ab Triest, resp. Fiume nach München C.B. **nachweislich in Sammelladungen von 10000 kg pro verwendeten Wagen** Beförderung finden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr, rücksichtlich der Transportstrecke Triest—, bezw. Fiume—München C.B. und umgekehrt, bezw. Localtarif der königl. Bayerischen Staatsbahnen, rücksichtlich der Strecke ab München C.B. nach den nebenbezeichneten bayerischen Stationen und umgekehrt	1) 2) 3) 58·97	45·48 45·48 44·68	13·49 13·49 14·29	Im Rückvergütungswege	a) In der Richtung nach Triest oder Fiume gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin oder Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe von der Aufgabs-Station nach München C.B., auf welchen Frachtbriefen von Seiten der Güterexpedition in München C.B. die Weiterbeförderung in Sammelladungen nach Triest oder Fiume amtlich bestätigt erscheint. b) In der Richtung von Triest oder Fiume gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Orig.-Frachtbriefe, auf welchen von Seiten der Güterexpedition in München C.B. die Ankunft in Sammelladungen von Triest oder Fiume und die Weiterbeförderung nach der Bestimmungsstation amtlich beglaubigt erscheint. Die betreffenden Documente ad a) und b) sind längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die General-Direction der kgl. bayerischen Staatsbahnen in München, welche Verwaltung die Rückvergütung leistet, in Vorlage zu bringen	
									4) 50·20 5) 50·20	41·16 40·36	9·04 9·84			
				Hergatz					1) 2) 3) 60·57	36·47 36·47 35·67	24·10 24·10 24·90			
									4) 51·19 5) 51·19	35·23 34·43	15·96 16·76			
				Immenstadt					1) 2) 3) 57·12	43·75 43·75 42·95	13·37 13·37 14·17			
									4) 49·09 5) 49·09	40·05 39·25	9·04 9·84			
				Kempten					1) 2) 3) 54·15	46·59 46·59 45·79	7·56 7·56 8·36			
									4) 47·24 5) 47·24	41·78 40·98	5·46 6·26			
				Memmingen					1) 2) 3) 51·93	46·10 46·10 45·30	5·83 5·83 6·63			
									4) 45·88 5) 45·88	41·53 40·73	4·35 5·15			
				Oberreitnau					1) 2) 3) 62·55	34·25 34·25 33·45	28·30 28·30 29·10			
									4) 52·43 5) 52·43	33·75 32·95	18·68 19·48			
				Oberstaufen					1) 2) 3) 59·46	41·41 41·41 40·61	18·05 18·05 18·85			
									4) 50·45 5) 50·45	38·69 37·89	11·76 12·56			
				Röthenbach b. L.					1) 2) 3) 61·19	39·55 39·55 38·75	21·64 21·64 22·44			
									4) 51·56 5) 51·56	37·58 36·78	13·98 14·78			
				Schlachters					1) 2) 3) 61·81	34·99 34·99 34·19	26·82 26·82 27·62			
									4) 51·93 5) 51·93	34·25 33·45	17·68 18·48			
				Sonthofen					1) 2) 3) 59·46	46·10 46·10 45·30	13·36 13·36 14·16			
									4) 50·45 5) 50·45	41·53 40·73	8·92 9·72			
									Francs pro Tonne = 1000 kg					
2337	**Südbahn-Gesellschaft**		Borsäure	Ala	Kufstein	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	280 Heller	220 Heller	60 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2338	Südbahn-Gesellschaft		Tenderlocomotiven (Secundärzugsmaschinen) auf eigenen Rädern laufend	Wörgl	Trient (Trento) und vice versa	Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Valsugana-Bahn dienen und an die Organe der den Betrieb auf dieser Localbahn führenden k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von denselben zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Classe B je nach dem Gewichte	Kronen pro Stück 55·58	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Innsbruck						42·18				
			Personenwagen auf eigenen Rädern laufend	Wörgl						37·05				
				Innsbruck						28·12				
			Lastwagen auf eigenen Rädern laufend	Wörgl						18·53				
				Innsbruck						14·06				
			Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Constructionstheile für Eisenbrücken und Drehscheiben, Gerüsthölzer, Schmiermateriale und Werkzeuge; dann Lebensmittel und Emballagen	Wörgl		a) bei Beförderung als Eilgut, b) „ „ Frachtgut in jedem Gewichte, c) „ „ „ und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief			Verschieden	200 Heller / 100 Heller / 77·20 Kronen { pro 100 kg / pro 100 kg / pro Wagen				
				Innsbruck						a) 151 Heller b) 76 Heller c) 58·60 Kronen				
2339	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Essigessenz (Essigsprit)	Trzynietz	Triest S.B. oder Fiume	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	557	Verschieden	Im Kartirungswege		
						Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief				420 Heller incl. Mgb. u. ungar. Transp.-Steuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2340	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Getreide, als: Buchweizen, Fennich, Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Mischkorn, Moorhirse, Roggen, Spelz und Weizen	Triest und Fiume	Kufstein trs.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Gütertarifes vom 1. December 1888 nach Rosenheim oder nach darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	Verschieden	Francs 18·80 pro Tonne = 1000 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2341	**Südbahn-Gesellschaft**		Holz (weiches) des Specialtarifes 2, Pos. H—19, Ziffer 1 und 3 des Tarifes (Theil I), Schindeln der Pos. H—19, Ziffer 6 des Tarifes (Theil I), Weinstecken	Kotor-Alsó-Domboru	T r i e s t S.B.	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen nach und von Kotor-Alsó-Domboru während der Begünstigungsdauer,** in welches Quantum die ab Kotor-Alsó-Domboru nach Csakathurn, ferner nach Stationen der Strecken Kanizsa—Budapest, Székesfehérvár—Uj-Szöny, Gelse—Lajta-Szt. Miklós, Zákány—Barcs, dann nach Sziszek und Fiume, resp. vice versa während dieser Zeit verfrachteten vorbenannten Holztransporte eingerechnet werden. — Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf ihre Kosten zu besorgen, widrigenfalls für jede dieser beiden Verrichtungen eine Gebühr von je 2 Heller pro 100 kg zu entrichten ist	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	L o c a l t a r i f	128 Heller incl. ungar. Steuer	96 Heller incl. ungar. Steuer	32 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				und vice versa	Wien (Matzleinsdorf) und vor Wien gelegenen Südbahnstationen				Verschieden	88 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2342	Südbahn-Gesellschaft		Blochhölzer (Sägeklötze) über Wagenlänge; ferner Rundhölzer minderer Dimensionen, wie 2—2½ m lange Einfriedungssäulen (10—15 cm Durchmesser), Waldlatten, Rundstangen (10—15 cm Durchmesser) mit diversen Längen	Sämmtlichen Südbahnstationen und vice versa	Kotor-Alsó-Domboru	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Anhang* zum Localtarife	Auf Entfernungen über 100 km 0·28 Heller pro 100 kg und 1 km plus ungarische Steuer	Auf Entfernungen über 100 km 0·22 Heller pro 100 kg und 1 km plus ungarische Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2343	Südbahn-Gesellschaft		Holz der Position H—19 des Tarifes, Theil I	Siehe umstehende Tabelle		**Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen à 1000 kg in den nachstehenden Relationen.*)** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen, widrigenfalls für jede dieser durch die Organe der Bahnanstalt besorgten Leistungen von den Parteien eine Gebühr von 2 Heller pro 100 kg zu entrichten ist	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif	Siehe umstehende Tabelle a)	b)	c)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	* In dieses Quantum werden auch jene Holzsendungen einbezogen, welche zwischen Stationen der Strecke Kotor-Alsó-Domboru incl. bis Barcs incl. einerseits und den genannten österr. Stationen andererseits zur Expedition gelangen

Nach, beziehungsweise von

Heller pro 100 kg inclusive ungarischer Transportsteuer

Von beziehungsweise nach	Graz S.B.			Puntigam			Kalsdorf			Wildon			Lebring			Leibnitz			Ehrenhausen			Spielfeld		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Kanizsa	90	68	22	87	66	21	84	64	20	79	61	18	77	59	18	73	57	16	69	55	14	67	53	14
Komárváros	102	74	28	99	72	27	96	70	26	90	67	23	88	65	23	84	63	21	81	61	20	79	59	20
Balaton-Szt. György	112	78	34	109	76	33	106	74	32	100	71	29	98	69	29	94	67	27	91	65	26	89	63	26
Boglár	128	88	40	126	86	40	123	84	39	117	81	36	115	79	36	111	77	34	107	75	32	105	73	32
Szántód	140	96	44	138	94	44	134	92	42	128	89	39	127	87	40	123	85	38	119	83	36	117	81	36
Sió-Fok	147	100	47	144	98	46	140	96	44	135	93	42	133	91	42	129	89	40	125	87	38	123	85	38
Lepsény	142	106	36	154	104	50	154	102	52	149	99	50	145	97	48	141	95	46	141	93	48	136	91	45
Polgárdi	135	112	23	148	110	38	153	108	45	154	105	49	149	103	46	149	101	48	145	99	46	141	97	44
Szabad-Batthyan	135	114	21	148	112	36	153	110	43	154	107	47	154	105	49	149	103	46	149	101	48	145	99	46
Székesfehérvár	—	—	—	129	116	13	134	114	20	141	111	30	141	109	32	147	107	40	154	105	49	150	103	47
Dinyés	135	120	15	148	118	30	153	116	37	160	113	47	160	111	49	159	109	50	159	107	52	155	105	50
Velencze	142	124	18	155	122	33	160	120	40	167	117	50	167	115	52	164	113	51	159	111	48	159	109	50
Nyék	142	126	16	155	124	31	160	122	38	167	119	48	167	117	50	168	115	53	164	113	51	164	111	53
Martonvásár	149	128	21	162	126	36	167	124	43	174	121	53	174	119	55	172	117	55	168	115	53	168	113	55
Tárnok	156	131	25	169	129	40	174	127	47	181	124	57	177	122	55	177	120	57	172	118	54	168	116	52
Tétény	161	131	30	174	129	45	179	127	52	186	124	62	182	122	60	178	120	58	178	118	60	173	116	57
Promontor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	139	120	19	137	118	19	136	116	20
Budapest	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	120	21	139	118	21	138	116	22
Moha	135	120	15	148	118	30	153	116	37	160	113	47	160	111	49	159	109	50	159	107	52	155	105	50
Bodaik	142	124	18	155	122	33	160	120	40	167	117	50	167	115	52	164	113	51	164	111	53	159	109	50
Moór	142	126	16	155	124	31	160	122	38	167	119	48	167	117	50	168	115	53	164	113	51	164	111	53
Kis-Bér	147	132	15	157	130	27	162	128	34	169	125	44	169	123	46	175	121	54	172	119	53	172	117	55
Nagy-Igmánd	—	—	—	146	136	10	151	134	17	158	131	27	158	129	29	164	127	37	171	125	46	171	123	48
Uj-Szöny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	153	131	22	152	129	23
Gelse	107	74	33	99	72	27	97	70	27	92	67	25	90	65	25	87	63	24	85	61	24	83	59	24
Szt. Mihály-Pacsa	117	76	41	99	74	25	97	72	25	92	69	23	90	67	23	87	65	22	85	63	22	83	61	22
Zala-Szt. Iván	—	—	—	99	82	17	97	80	17	92	77	15	90	75	15	87	73	14	85	71	14	83	69	14
Györvár	—	—	—	110	86	24	115	84	31	121	81	40	121	79	42	117	77	40	112	75	37	112	73	39
Molnári	—	—	—	103	92	11	108	90	18	115	87	28	115	85	30	121	83	38	118	81	37	118	79	39
Szombathely	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acsád	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	97	11	108	95	13	114	93	21	121	91	30	121	89	32
Bükk	—	—	—	—	—	—	108	104	4	115	101	14	115	99	16	121	97	24	128	95	33	128	93	35
Lövö	—	—	—	—	—	—	115	108	7	122	105	17	122	103	19	128	101	27	135	99	36	135	97	38
Nagy-Czenk	—	—	—	119	114	5	123	112	11	128	109	19	128	107	21	132	105	27	137	103	34	137	101	36
Sopron	—	—	—	—	—	—	—	—	—	123	115	8	123	113	10	128	111	17	132	109	23	132	107	25
Agfalva	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119	117	2	123	115	8	128	113	15	128	111	17	132	109	23

Von beziehungsweise nach	Pössnitz			Marburg			Kranichsfeld			Pragerhof			Windisch-Feistritz			Pöltschach			Ponigl			St. Georgen		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Kanizsa	61	49	12	58	47	11	59	48	11	56	46	10	59	48	11	63	50	13	71	56	15	75	58	17
Komárváros	73	55	18	69	53	16	71	54	17	67	52	15	71	54	17	74	56	18	82	62	20	86	64	22
Balaton-Szt. György	83	59	24	79	57	22	81	58	23	78	56	22	81	58	23	84	60	24	92	66	26	96	68	28
Boglár	99	69	30	96	67	29	97	68	29	94	66	28	97	68	29	101	70	31	109	76	33	113	78	35
Szántód	111	77	34	108	75	33	109	76	33	106	74	32	109	76	33	113	78	35	121	84	37	125	86	39
Sió-Fok	117	81	36	114	79	35	115	80	35	112	78	34	115	80	35	119	82	37	127	88	39	131	90	41
Lepsény	132	87	45	132	85	47	132	86	46	127	84	43	132	86	46	136	88	48	141	94	47	145	96	49
Polgárdi	136	93	43	136	91	45	136	92	44	132	90	42	136	92	44	141	94	47	145	100	45	149	102	47
Szabad-Batthyan	141	95	46	136	93	43	141	94	47	136	92	44	141	94	47	141	96	45	149	102	47	154	104	50
Székesfehérvár	146	99	47	142	97	45	146	98	48	142	96	46	146	98	48	146	100	46	154	106	48	158	108	50
Dinyés	150	101	49	146	99	47	150	100	50	146	98	48	150	100	50	150	102	48	159	108	51	164	110	54
Velencze	155	105	50	150	103	47	150	104	46	150	102	48	150	104	46	155	106	49	164	112	52	168	114	54
Nyék	155	107	48	155	105	50	155	106	49	150	104	46	155	106	49	159	108	51	164	114	50	168	116	52
Martonvásár	159	109	50	159	107	52	159	108	51	155	106	49	159	108	51	164	110	54	168	116	52	172	118	54
Tárnok	164	112	52	164	110	54	164	111	53	159	109	50	164	111	53	168	113	55	172	119	53	177	121	56
Tétény	169	112	57	165	110	55	169	111	58	165	109	56	169	111	58	169	113	56	178	119	59	182	121	61
Promontor	132	112	20	130	110	20	130	111	19	129	109	20	130	111	19	133	113	20	138	119	19	140	121	19
Budapest	134	112	22	132	110	22	132	111	21	131	109	22	132	111	21	135	113	22	140	119	21	142	121	21
Moha	150	101	49	146	99	47	150	100	50	146	98	48	150	100	50	150	102	48	159	108	51	164	110	54
Bodaik	155	105	50	150	103	47	155	104	51	150	102	48	155	104	51	155	106	49	164	112	52	168	114	54
Moór	159	107	52	155	105	50	155	106	49	155	104	51	155	106	49	159	108	51	168	114	54	172	116	56
Kis-Bér	168	113	55	164	111	53	164	112	52	164	110	54	164	112	52	168	114	54	177	120	57	177	122	55
Nagy-Igmánd	173	119	54	173	117	56	173	118	55	169	116	53	173	118	55	178	120	58	182	126	56	187	128	59
Uj-Szöny	148	125	23	146	123	23	146	124	22	145	122	23	146	124	22	149	126	23	154	132	22	156	134	22
Gelse	78	55	23	75	53	22	77	54	23	74	52	22	77	54	23	80	56	24	85	62	23	88	64	24
Szt. Mihály-Pacsa	78	57	21	75	55	20	77	56	21	74	54	20	77	56	21	80	58	22	85	64	21	88	66	22
Zala-Szt. Iván	78	65	13	75	63	12	77	64	13	74	62	12	77	64	13	80	66	14	85	72	13	88	74	14
Györvár	103	69	34	103	67	36	103	68	35	100	66	34	103	68	35	108	70	38	112	76	36	117	78	39
Molnári	113	75	38	109	73	36	109	74	35	109	72	37	109	74	35	113	76	37	122	82	40	122	84	38
Szombathely	—	—	—	118	81	37	118	82	36	118	80	38	118	82	36	122	84	38	131	90	41	131	92	39
Acsád	126	85	41	123	83	40	127	84	43	123	82	41	127	84	43	127	86	41	136	92	44	141	94	47
Bükk	132	89	43	127	87	40	132	88	44	127	86	41	132	88	44	132	90	42	141	96	45	145	98	47
Lövö	136	93	43	136	91	45	136	92	44	132	90	42	136	92	44	141	94	47	145	100	45	149	102	47
Nagy-Czenk	146	97	49	142	95	47	142	96	46	142	94	48	142	96	46	146	98	48	156	104	52	156	106	50
Sopron	137	103	34	141	101	40	150	102	48	141	100	41	150	102	48	150	104	46	159	110	49	164	112	52
Agfalva	137	105	32	141	103	38	145	104	41	146	102	44	150	104	46	155	106	49	159	112	47	164	114	50

Nach, beziehungsweise von

Heller pro 100 kg inclusive ungarischer Transportsteuer

Von beziehungsweise nach	Store			Cilli			Marburg K.B.			Feistritz			Maria Rast			Faal			St. Lorenzen			Reifnigg-Fresen		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Kanizsa	78	60	18	80	62	18	59	48	11	62	50	12	65	51	14	68	53	15	71	56	15	76	59	17
Komárváros	89	66	23	92	68	24	71	54	17	74	56	18	76	57	19	79	59	20	82	62	20	87	65	22
Balaton-Szt. György	99	70	29	102	72	30	81	58	23	84	60	24	86	61	25	89	63	26	92	66	26	97	69	28
Boglar	121	80	41	118	82	36	97	68	29	100	70	30	104	71	33	106	73	33	109	76	33	114	79	35
Szántód	128	88	40	130	90	40	109	76	33	112	78	34	114	79	35	117	81	36	121	84	37	125	87	38
Sió-Fok	134	92	42	136	94	42	115	80	35	119	82	37	121	83	38	124	85	39	127	88	39	132	91	41
Lepsény	145	98	47	149	100	49	132	86	46	132	88	44	136	89	47	136	91	45	141	94	47	145	97	48
Polgárdi	154	104	50	154	106	48	136	92	44	136	94	42	141	95	46	141	97	44	145	100	45	149	103	46
Szabad-Batthyan	154	106	48	158	108	50	141	94	47	141	96	45	145	97	48	145	99	46	149	102	47	154	105	49
Székesfehérvár	158	110	48	163	112	51	146	98	48	146	100	46	150	101	49	150	103	47	154	106	48	158	109	49
Dinyés	164	112	52	168	114	54	150	100	50	150	102	48	155	103	52	155	105	50	159	108	51	164	111	53
Velencze	168	116	52	172	118	54	150	104	46	155	106	49	159	107	52	159	109	50	164	112	52	168	115	53
Nyék	172	118	54	172	120	52	155	106	49	159	108	51	159	109	50	164	111	53	164	114	50	168	117	51
Martonvásár	177	120	57	177	122	55	159	108	51	164	110	54	164	111	53	168	113	55	168	116	52	172	119	53
Tárnok	181	123	58	181	125	56	164	111	53	164	113	51	168	114	54	172	116	56	172	119	53	177	122	55
Tétény	182	123	59	187	125	62	169	111	58	169	113	56	173	114	59	173	116	57	178	119	59	182	122	60
Promontor	142	123	19	144	125	19	130	111	19	133	113	20	134	114	20	136	116	20	138	119	19	141	122	19
Budapest S.B.	144	123	21	160	125	35	132	111	21	135	113	22	136	114	22	138	116	22	140	119	21	143	122	21
Moha	164	112	52	168	114	54	150	100	50	150	102	48	155	103	52	155	105	50	159	108	51	164	111	53
Bodajk	168	116	52	172	118	54	155	104	51	155	106	49	159	107	52	159	109	50	164	112	52	168	115	53
Moór	172	118	54	177	120	57	155	106	49	159	108	51	159	109	50	164	111	53	168	114	54	172	117	55
Kis-Bér	181	124	57	181	126	55	164	112	52	168	114	54	168	115	53	172	117	55	177	120	57	181	123	58
Nagy-Igmánd	191	130	61	191	132	59	173	118	55	178	120	58	178	121	57	182	123	59	182	126	56	187	129	58
Uj-Szöny	158	136	22	160	138	22	146	124	22	149	126	23	150	127	23	152	129	23	154	132	22	157	135	22
Gelse	91	66	25	92	68	24	77	54	23	79	56	23	80	57	23	83	59	24	85	62	23	89	65	24
Szt. Mihály-Pacsa	91	68	23	92	70	22	77	56	21	79	58	21	80	59	21	83	61	22	85	64	21	89	67	22
Zala-Szt. Iván	91	76	15	92	78	14	77	64	13	79	66	13	80	67	13	83	69	14	85	72	13	89	75	14
Győrvár	121	80	41	121	82	39	103	68	35	108	70	38	108	71	37	112	73	39	112	76	36	117	79	38
Molnári	126	86	40	131	88	43	109	74	35	113	76	37	113	77	36	118	79	39	122	82	40	126	85	41
Szombathely	135	94	41	140	96	44	118	82	36	122	84	38	122	85	37	126	87	39	131	90	41	135	93	42
Acsád	141	96	45	145	98	47	127	84	43	127	86	41	132	87	45	132	89	43	136	92	44	141	95	46
Bükk	145	100	45	149	102	47	132	88	44	132	90	42	136	91	45	136	93	43	141	96	45	145	99	46
Lövö	154	104	50	154	106	48	136	92	44	141	94	47	141	95	46	145	97	48	145	100	45	149	103	46
Nagy-Czenk	158	108	50	163	110	53	142	96	46	146	98	48	146	99	47	150	101	49	154	104	50	158	107	51
Sopron	164	114	50	168	116	52	141	102	39	145	104	41	145	105	40	150	107	43	154	110	44	154	113	41
Agfalva	168	116	52	168	118	50	141	104	37	141	106	35	145	107	38	145	109	36	150	112	38	154	115	39

Von beziehungsweise nach	Wuchern-Mahrenberg			Saldenhofen			Unter-Drauburg			Prävali			Bleiburg			Kühnsdorf			Grafenstein			Klagenfurt		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Kanizsa	80	62	18	84	64	20	90	68	22	96	71	25	102	75	27	108	80	28	116	84	32	121	88	33
Komárváros	92	68	24	96	70	26	101	74	27	107	77	30	113	81	32	120	86	34	127	90	37	133	94	39
Balaton-Szt. György	102	72	30	106	74	32	111	78	33	117	81	36	123	85	38	130	90	40	137	94	43	143	98	45
Boglar	118	82	36	123	84	39	129	88	41	133	91	42	139	95	44	146	100	46	154	104	50	159	108	51
Szántód	130	90	40	134	92	42	140	96	44	145	99	46	151	103	48	158	108	50	165	112	53	171	116	55
Sió-Fok	136	94	42	140	96	44	146	100	46	152	103	49	157	107	50	165	112	53	172	116	56	177	120	57
Lepsény	149	100	49	154	102	52	158	106	52	163	109	54	167	113	54	176	118	58	180	122	58	185	126	59
Polgárdi	154	106	48	158	108	50	163	112	51	167	115	52	171	119	52	180	124	56	185	128	57	189	132	57
Szabad-Batthyan	158	108	50	163	110	53	167	114	53	171	117	54	176	121	55	180	126	54	189	130	59	193	134	59
Székesfehérvár	163	112	51	167	114	53	171	118	53	176	121	55	180	125	55	185	130	55	193	134	59	198	138	60
Dinyés	168	114	54	172	116	56	177	120	57	181	123	58	186	127	59	190	132	58	198	136	62	202	140	62
Velencze	172	118	54	172	120	52	181	124	57	186	127	59	190	131	59	194	136	58	202	140	62	205	144	61
Nyék	172	120	52	177	122	55	181	126	55	186	129	57	190	133	57	199	138	61	202	142	60	205	146	59
Martonvásár	177	122	55	181	124	57	186	128	58	190	131	59	194	135	59	202	140	62	205	144	61	207	148	59
Tárnok	181	125	56	186	127	59	190	131	59	194	134	60	199	138	61	205	143	62	207	147	60	209	151	58
Tétény	187	125	62	190	127	63	194	131	63	200	134	66	203	138	65	205	143	62	209	147	62	212	151	61
Promontor	144	125	19	146	127	19	150	131	19	154	134	20	158	138	20	162	143	19	167	147	20	170	151	19
Budapest S.B.	146	125	21	148	127	21	152	131	21	156	134	22	160	138	22	164	143	21	169	147	22	172	151	21
Moha	168	114	54	172	116	56	177	120	57	181	123	58	186	127	59	190	132	58	198	136	62	202	140	62
Bodajk	172	118	54	177	120	57	181	124	57	186	127	59	190	131	59	194	136	58	202	140	62	205	144	61
Moór	177	120	57	177	122	55	186	126	60	190	129	61	194	133	61	199	138	61	205	142	63	207	146	61
Kis-Bér	181	126	55	186	128	58	190	132	58	199	135	64	202	139	63	205	144	61	209	148	61	212	152	60
Nagy-Igmánd	191	132	59	195	134	61	200	138	62	203	141	62	206	145	61	210	150	60	212	154	58	214	158	56
Uj-Szöny	160	138	22	162	140	22	166	144	22	170	147	23	174	151	23	178	156	22	183	160	23	186	164	22
Gelse	92	68	24	97	70	27	100	74	26	105	77	28	111	81	30	116	86	30	121	90	31	125	94	31
Szt. Mihály-Pacsa	92	70	22	97	72	25	100	76	24	105	79	26	111	83	28	116	88	28	121	92	29	125	96	29
Zala-Szt. Iván	92	78	14	97	80	17	100	84	16	105	87	18	111	91	20	116	96	20	121	100	21	125	104	21
Győrvár	121	82	39	125	84	41	130	88	42	134	91	43	139	95	44	147	100	47	152	104	48	156	108	48
Molnári	131	88	43	131	90	41	140	94	46	144	97	47	148	101	47	153	106	47	162	110	52	166	114	52
Szombathely	140	96	44	140	98	42	148	102	46	153	105	48	157	109	48	162	114	48	170	118	52	175	122	53
Acsád	145	98	47	149	100	49	154	104	50	157	107	50	162	111	51	166	116	50	175	120	55	179	124	55
Bükk	149	102	47	154	104	50	158	108	50	163	111	52	167	115	52	176	120	56	180	124	56	185	128	57
Lövö	154	106	48	158	108	50	163	112	51	167	115	52	176	119	57	180	124	56	185	128	57	193	132	61
Nagy-Czenk	163	110	53	163	112	51	171	116	55	176	119	57	180	123	57	185	128	57	193	132	61	198	136	62
Sopron	159	116	43	163	118	45	167	122	45	172	125	47	181	129	52	185	134	51	189	138	51	197	142	55
Agfalva	159	118	41	163	120	43	167	124	43	172	127	45	176	131	45	185	136	49	189	140	49	194	144	50

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2344	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Petroleum und Mineral-Schmieröl	Triest		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr zur Abfertigung gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. December 1886 für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Francs pro Tonne 1000 kg			Rückvergütung	Bei frankirten Sendungen gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe; bei Sendungen in angewiesener Fracht gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Amberg				38·58	35·17	3·41			
					Ansbach				44·06	36·89	7·17			
					Asch				31·63	30·31	1·32			
					Aschaffenburg				54·12	48·26	5·86			
					Augsburg				32·57	31·25	1·32			
					Bad Kissingen				48·20	43·74	4·46			
					Bamberg				39·91	36·80	3·11			
					Bayreuth				35·25	32·66	2·59			
					Blaichach				32·74	31·61	1·13			
					Buchloe				36·35	34·23	2·12			
					Cham				40·80	37·15	3·65			
					Dachau				36·92	29·10	7·82			
					Deggendorf				34·95	29·16	5·79			
					Dillingen a. d. Donau				37·83	35·25	2·58			
					Donauwörth				39·83	35·36	4·47			
					Eichstädt Bahnhof				39·91	35·80	4·11			
					Eisenstein B.St.B.				39·54	33·75	5·79			
					Erlangen				39·91	36·80	3·11			
					Feuchtwangen				45·91	39·01	6·90			
					Forchheim				39·91	36·80	3·11			
					Franzensbad B.St.B.				30·07	28·75	1·32			
					Freising				37·58	30·26	7·32			
					Fürth				39·91	36·80	3·11			
					Furth i. W. B.St.B.				36·34	31·97	4·37			
					Gemünden				50·27	44·41	5·86			
					Gotteszell				36·73	30·90	5·83			
					Günzburg				32·57	32·29	0·28			
					Gunzenhausen				44·86	37·97	6·89			
					Haslau				30·96	30·17	0·79			
					Hergatz				28·29	27·60	0·69			
					Hersbruck l. d. P.				39·10	36·47	2·63			
					Hersbruck r. d. P.				38·73	36·25	2·48			
					Hochstadt-Marktzeuln				39·32	36·52	2·80			
					Hof B.St.B.				34·07	32·34	1·73			
					Illertissen				35·02	31·58	3·44			
					Immenstadt				31·69	30·56	1·13			
					Ingolstadt C.B.				39·91	33·80	6·11			
					Kaufbeuren				36·43	35·04	1·39			
					Kempten				33·24	31·70	1·54			
					Kitzingen				46·65	41·12	5·53			
					Kronach				40·51	37·71	2·80			
					Kulmbach				37·69	35·12	2·57			
					Landshut				34·99	29·39	5·60			
					Lauf l. d. P.				39·91	36·86	3·05			
					Lauf r. d. P.				39·54	36·64	2·90			
					Lauingen				37·46	34 99	2·47			
					Lichtenfels B.St.B.				39·91	36·80	3·11			
					Ludwigsthal				38·95	33·16	5·79			
					Marktbreit				46·78	43·34	3·44			
					Markt-Redwitz				31·63	29·75	1·88			
					Marktschorgast-Berneck				36·58	34·18	2·40			
					Meiningen B.St.B.				46·65	43·54	3·11			
					Memmingen				32·95	29·51	3·44			
					Mindelheim				35·02	30·59	4·43			
					Münchberg				35·03	33·30	1·73			
					Neumarkt a. d. Rott.				32·10	26·50	5·60			
					Neustadt a. d. W. N.				33·55	32·17	1·38			
					Neuulm				32·57	30·86	1·71			
					Nördlingen				42·27	35·68	6·59			
					Nürnberg C.B.				39·91	36·80	3·11			
					Nürnberg O.B.				39·91	36·80	3·11			
					Oberdorf b. Biessenhofen				37·25	36·18	1·07			
					Oberdorf b. Immenstadt				32·43	31·12	1·31			
					Oberndorf-Schweinfurt				46·50	42·04	4·46			
					Oberreitnau				27·23	26·66	0·57			
					Oberstaufen				30·43	29·54	0·89			
					Ochsenfurt				46·78	43·43	3·35			
					Pappenheim				39·91	35·75	4·16			
					Pegnitz				35·84	33·17	2·67			
					Pfarrkirchen				34·62	29 02	5·60			
					Plattling				34·29	28·46	5·83			
					Probstzella B.St.B.				43·47	40·67	2·80			
					Regen				37·76	31·97	5·79			
					Regensburg				39·10	32·49	6·61			
					Rehau				33·03	31·55	1·48			
					Reichelsdorf				39·91	36·80	3·11			
					Ritschenhausen B.St.B.				46·43	43·32	3·11			
					Röttenbach b. Lindau				29·47	28·73	0·74			
					Schlachters				27·62	27·01	0·61			
					Schwabach				39·91	36·80	3·11			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2345	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Theerkohle					Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Francs pro Tonne 1000 kg					
				Schönbrunn	Pontebba trs.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach italienischen Stationen der Gruppen I bis VI auf Grund der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Italien. Gütertarifes zur Abfertigung gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896		Besteht kein directer Frachtsatz	20·43	Variabel	Kartirung		
				Angern	Pontebba trs.	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach italienischen Stationen der Gruppen I bis VI auf Grund der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Gütertarifes zur Abfertigung gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896		15·00	13·50	1·50	Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Schönbrunn					20·43	18·34	2·09			
2346	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Gaskohlen		Gaswerk Erdberg	Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg bei einem Coursstande der österr. Banknoten 160 165 kr.	165 170 kr.	Im Kartirungswege		
				Zabrze Coaksanstalt und sämmtlichen Schächten der Königin Louise-Grube						60·3	59·8			
				Ludwigsglück						60·0	59·6			
				Orzesche						56·5	56·2			

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2347	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Güter der Classe A	Friedek-Mistek bezw. vice versa	Rožnau	Aufrechthaltung der für die betreffenden Güterclassen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	33·4 kr.	27 kr.	6·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei den Kohlensendungen auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, und bei den Sendungen von Gütern der Classen I, II und A auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
			Güter der Classe II	Friedek-Mistek	Rožnau				40·5 kr.	30 kr.	10·5 kr.			
			Güter der Classe I	Friedek-Mistek	Rožnau				47·2 kr.	32·3 kr.	14·9 kr.			
			Kohlen, mineralische	Ostrau-Witkowitz	Rožnau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Bis Krasna directer Ausnahmetarif für mineralische Kohlen vom 1. August 1889 und ab Krasna Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	28·7 kr.	25·7 kr.	3 kr.			
2348	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Coaks	Trzynietz	Ustron	Aufgabe in Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	12 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2349	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Gaya	Wien Nordbahn Donauuferbahnhof transito Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 und Localtarif der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894 Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1894	Besteht kein directer Frachtsatz kr. 47·5	41·— kr. 40·5	kr. 7·—	Im Kartirungswege		Die auf Grund des nebenstehenden Frachtzugeständnisses expedirten Sendungen werden in das laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 136 ex 1895, sub Post 1939 festgesetzte Minimalquantum von 2000 metr. Tonnen eingerechnet, ohne dass jedoch für dieselben eine Refactie liquidirt wird.
2350	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter aller Art in jeder Menge mit Ausnahme der sperrigen und der des Ausnahmetarifes I, sowie solcher, bei denen das Gewicht einzelner Colli mehr als 80 q beträgt	Ustron bezw. vice versa	Skotschau und in nördlicher Richtung darüber hinaus gelegenen Stationen	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	Verschieden	Verschieden	2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Für die Güter ab Ustron auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, und für die Güter nach Ustron auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die vorgelegten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt.	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird nicht vergütet, wenn nicht sowohl bezüglich der Hauptbahnstrecken als auch der Localbahnstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die vollen ungekürzten Frachtsätze der gegenwärtig giltigen Localtarife Anwendung gefunden haben. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die bezüglichen normalen Localtarifsätze eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz gekürzt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2351	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinsalz	Krakau transito (für Sendungen von Wieliczka und Bochnia)	Jedlesee transito; Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und in Mengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	124·4 kr.; 125·1 kr.	101·8 kr.; 101·8 kr.	22·6 kr.; 23·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2352	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinsalz	Krakau transito (für Sendungen von Wieliczka und Bochnia)	Olmütz transito (für Pardubitz und darüber hinaus gelegene Stationen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und österr. Nordwestbahn); Olmütz transito (für Stationen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis incl. Moravan)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	67·8 kr.; 74·6 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom best. den Frachtsätze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2853	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadzucker als Frachtgut	Aussig (A.T.E.)	Eger (B.E.B.)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1896	Anhang zu den Tarifen, Theil II. des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, bezw. Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	65·0	59·1	5·9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende Jänner 1897 vorzulegen sind. Dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Dux	Eger (B.E.B.)				52·0	46·0	6·0			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Eger (B.E.B.)				66·0	60·1	5·9			
				Aussig (A.T.E.)	Franzensbad (B.E.B.)				65·0	59·1	5·9			
				Dux	Franzensbad (B.E.B.)				52·0	46·0	6·0			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Franzensbad (B.E.B.)				66·0	60·1	5·9			
				Aussig (A.T.E.)	Tirschnitz (B.E.B.)				Es bestehen im Anhange für Raffinadzucker keine directen Frachtsätze	59·1				
				Dux	Tirschnitz (B.E.B.)					46·0				
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Tirschnitz (B.E.B.)					60·1				
				Aussig (A.T.E.)	Carlsbad			Tarif, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894 und Localgütertarif der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	61·5	59·1	2·4			
				Aussig (A.T.E.)	Chodau				66·5	59·1	7·4			
				Aussig (A.T.E.)	Falkenau a. E.				72·5	59·1	13·4			
				Aussig (A.T.E.)	Neusattl				69·0	59·1	9·9			
				Dux	Carlsbad				51·5	46·0	5·5			
				Dux	Chodau				56·5	46·0	10·5			
				Dux	Falkenau a. E.				62·5	46·0	16·5			
				Dux	Neusattl				59·0	46·0	13·0			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Carlsbad				64·5	60·1	4·4			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Chodau				69·5	60·1	9·4			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Falkenau a. E.				75·5	60·1	15·4			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen	Neusattl				72·0	60·1	11·9			
				via Komotau										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2354	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben, frische	Horatitz	Brüx (k.k.St.B.) für die a) Zuckerfabrik in Brüx, b) Landwirthschaftl. Zuckerfabrik in Brüx	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Die Instradirung hat via Komotau (A.T.E.)—Brüx (A.T.E.), bezw. umgekehrt zu erfolgen. 4. Erfüllung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Gegenwärtig giltige Local-Gütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen für diese Artikel keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. ad a) 15·1	Kreuzer ö. W. ad b) 16·6	Im Kartirungswege		
				Kaaden-Brunnersdorf						15·9	15·9			
				Priesen						14·7	14·7			
			Rübenschnitze, frisch und ausgelaugt, dann Saturationsschlamm	Brüx (k.k.St.B.) von der a) Zuckerfabrik in Brüx, b) Landwirthschaftl. Zuckerfabrik in Brüx	Horatitz					10·1	11·6			
					Kaaden-Brunnersdorf					10·9	11·5			
					Priesen					10·1	11·2			
2355	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Raffinadezucker	Dux	Aussig loco	Aufgabe von a) 5000, b) 10000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	in Hellern a) 33 b) 33	a) 27 b) 21	a) 6 b) 12	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses consignirt einzubringen	
2356	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Raffinadezucker	Aussig	Dux loco	Aufgabe von a) 5000, b) 10000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	in Hellern a) 33 b) 33	a) 27 b) 21	a) 6 b) 12	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses consignirt einzubringen	
2357	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien	Auf den Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Der Bergbau-Unternehmung „Venus-Tiefbau" in Brüx wurde für Baumaterialien zum Baue einer Schachtanlage bei Brüx die im Ausnahmetarife XV (Local-Gütertarif, Theil II, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. Februar 1894 festgesetzte Frachtbegünstigung mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1896 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 Kilometer wurde abgesehen.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2358	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Mistelsteine (St.E.G.) loco Wenzeslausgrube Rubengrube Neurode Möhlten	Časlau loco Pardubitz loco Chrudim	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Nachtrag VIII zum directen Tarife vom 1. Juni 1889	Verschieden		2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
2359	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regietransporte der königl. ungar. Staatseisenbahnen	Marchegg (Station) oder vice versa	Marchegg (Landesgrenze)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896			0·16 kr.		Im Abrechnungswege		
2360	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Kalk-Podol	Choltic	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 8·2	kr. 5·0	kr. 3·2	Im Kartirungswege		Der Schotter muss entweder zum Strassenbau oder zur Erhaltung und Beschotterung der bestehenden Strasse Verwendung finden
				Prachovic (Station)					7·8	4·5	3·3			
2361	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe II	Settenz (A.T.E.) oder vice versa	Wien (K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltug der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Jänner 1896	Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1894	200 kr.	151 kr.	49 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
						Frachtzahlung mindestens für 5000 kg. pro Frachtbrief und Wagen			200 kr.	172 kr.	28 kr.			
2362	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien, Maschinen und sonstige Fabriks-Einrichtungsgegenstände	Sämmtlichen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Gross-Priesen rücksichtlich der Linien der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. auf Distanzen von mindestens 40 Kilometer	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zum Tage der erlangten Benützungsbewilligung, längst. jedoch bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	30%ige Ermässigung der Localfrachtsätze *)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma „A. Meinl's Erben" als Empfänger lautenden Frachtbriefe bis Ende März 1897	Die Transporte müssen zum Baue der Spinnerei in Gross-Priesen der Firma „A. Meinl's Erben" bestimmt sein. *) Als Minimal-Einheitssatz muss eine Taxe von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km verbleiben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2363	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Milch (exclus. condensirte Milch)	Saybusch-Zabłocie	Chabówka	Bei Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindestens 100 Liter mit der Bestimmung nach Zakopane unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	56 kr.	48 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		
			Milchgefässe, leere, gebrauchte	Chabówka	Saybusch-Zabłocie	Bei Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte. Diese Milchgefässe müssen von nach Zakopane beförderten Milchgefässen herrühren unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	48 kr.	16 kr.	32 kr.	Im Kartirungswege		
			Milch (exclus. condensirte Milch)	Łańcut Przeworsk Jaroslau Czudec Strzyzów a. W. Sędziszów Ropczyce Dębica	Rzeszów	Bei Aufgabe als Eilgut in Sendungen von mindestens 100 Liter unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 13 25 38 19 25 19 25 31	kr. 12 22 33 17 22 17 22 27	kr. 1 3 5 2 3 2 3 4	Im Kartirungswege		
			Milchgefässe, leere, gebrauchte	Rzeszów	Łańcut Przeworsk Jaroslau Czudec Strzyzów a. W. Sędziszów Ropczyce Dębica	Bei Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	12 22 33 17 22 17 22 27	6 9 12 8 9 8 9 10	6 13 21 9 13 9 13 17	Im Kartirungswege		
2364	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Für nachstehende, aus Rumänien per Achse zugeführte Artikel: Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—8 und Oelsaaten der Pos. O—9 des Oesterr.-Ungarischen Tarifes, Theil I	Nowosielitza Bahnhof transit (aus Rumänien)	Czernowitz Volksgarten Zuczka	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, insbesondere jener in Betreff des Nachweises der rumänischen Herkunft	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 30 35 29	kr. 14 14 14	kr. 16 21 15	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2365	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Pardubitz St.E.G. und S.N.D.V.B.	transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges mindestens des gleichen Frachtquantums Rohpetroleum ab galizischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Pardubitz. Dieser Bezug muss innerhalb einer Frist von längstens zwölf Monaten vor dem Tage des Versandtes ab Pardubitz bewirkt worden sein	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), resp. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr, Tarif Theil II, Heft 2 vom 1. Juli 1893	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Die Rückerstattung erfolgt gegen Beibringung der Frachtbrief-Duplicate über den Bezug des entsprechenden Quantums Rohpetroleum nach Pardubitz und der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt ab Pardubitz. Der Empfänger der Sendungen in Pardubitz muss zugleich als Absender der Transporte ab Pardubitz im Frachtbriefe genannt sein. Die Rückvergütung ist spätestens drei Monate vom Tage des Versandtes ab Pardubitz an gerechnet zu reclamiren, widrigenfalls jeder Rückvergütungsanspruch erlischt. Die vorgelegten Frachtbrief-Duplicate werden nicht zurückgestellt	
					Moldau				37·2	26·8	10·4			
					Eger				52·7	36·8	15·9			
					Furth i. W.				49·1	31·3	17·8			
					Eisenstein loco und				49·7	35·3	14·4			
					Passau				52·7	44·9	7·8			
					Simbach				55·0	45·9	9·1			
					Salzburg				53·7	46·7	7·0			
					Lindau				91·7	83·0	8·7			
					Bregenz				91·7	83·0	8·7			
					St. Margarethen				91·7	83·6	8·1			
					Buchs				89·7	81·8	7·9			
2366	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weiches Abfallholz (Schwarten und Säumlinge, beim Schneiden der Hölzer abfallend, nicht über 6 Meter lang) als Frachtgut			Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw., wenn trotz rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das Ladegewicht nicht erreicht werden sollte, Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 80 pCt. des Ladegewichtes. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer			Im Kartirungswege		
				Berhometh a. S.	Storozynetz				14	12	2			
					Ropcze				15	13	2			
					Karapcziu a. S.				16	14	2			
				Lukawetz a. S.	Storozynetz				12	10	2			
					Ropcze				14	12	2			
					Karapcziu a. S.				15	13	2			
2367	Südbahn-Gesellschaft		**Ergänzung.** Die im Verordnungsblatte Nr. 134 vom 19. November 1895 sub Post 1883 für Papier aller Art und Pappendeckel verlautbarte Kundmachung wird durch die Aufnahme nachstehender Relation mit folgenden Sätzen ergänzt: ab Frohnleiten nach Barcs a) 186, b) 152, c) 123 Heller per 100 kg incl. ungar. Steuer.											

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 38 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 146. **Wien, 17. December 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Liebenau der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Böhm.-Aicha.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bezirksausschusse in Böhm.-Aicha mit dem Erlasse vom 15. November 1894, Z. 55.676 (Verordgs.-Bl. Nr. 136 vom 27. November 1894), ertheilte und mit dem Erlasse vom 12. März 1895, Z. 14.358 (Verordgs.-Bl. Nr. 40 vom 4. April 1895), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Liebenau der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Böhm.-Aicha auf weitere sechs Monate neuerlich verlängert.

Wien, am 22. November 1895. Z. 65.568.

Betriebseröffnung der Localbahn Beneschau-Wlaschim.

Am 15. December l. J. wurde die Localbahn Beneschau-Wlaschim dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Dieselbe beginnt in der Station Beneschau der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag und führt über die Haltestelle Struhařov und die Stationen Jemnischt-Postupitz und Bruck-Domaschin nach der Endstation Wlaschim; hiebei wurden die genannten Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Struhařov blos für den Personenverkehr in Benützung genommen.

Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und wurde diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Prag unterstellt.

Wien, 17. December 1895.

Der Atlantic-Mittelmeercanal.

Das Project, das Mittelmeer mit dem atlantischen Ocean durch einen das südliche Frankreich durchschneidenden Canal zu verbinden, ist kein völlig neuer Gedanke, doch hat sich demselben in jüngster Zeit wieder die Aufmerksamkeit der öffentlichen Meinung in Frankreich zugewendet, trotz der traurigen Erfahrungen, welche die französischen Actionäre in der Panama-Angelegenheit gemacht haben. Die Förderer des Projectes scheinen ursprünglich auf eine Unterstützung durch die Regierung gerechnet zu haben, da doch der neue Wasserweg es den französischen Kriegsschiffen ermöglichen würde, vom Golf von Biscaya nach dem Mittelmeere zu gelangen, ohne die in Kriegszeiten äusserst gefährliche Passage durch die Meerenge von Gibraltar riskiren zu müssen. Die französische Regierung liess sich jedoch für dieses Project nicht gewinnen; wahrscheinlich wurde ihre Ansicht stark beeinflusst durch die Aeusserung eines hervorragenden französischen Admirals, welcher den projectirten Canal als eine „Mausefalle“ hinstellte, in der ein französisches Geschwader mit Leichtigkeit festgehalten werden könnte. Hiedurch nicht abgeschreckt, hat sich eine Gesellschaft gebildet zu dem ausdrücklichen Zwecke, die öffentliche Meinung zu Gunsten des Projectes zu beeinflussen und sonach schliesslich die Behörden

zu zwingen, die Angelegenheit in ernste Erwägung zu ziehen. Diese Gesellschaft erklärt, dass der Bau des neuen Wasserweges, ganz abgesehen von seinem strategischen Werthe, zum mindesten durch die dem Handel daraus erwachsenden Vortheile gerechtfertigt erscheine. Die Erfüllung dieser Voraussetzung würde aber hauptsächlich von den Kosten des Baues abhängen, und von diesem Gesichtspunkte aus stellt sich dann das Unternehmen als hoffnungslos dar. Es muss erwähnt werden, dass die Länge des projectirten Canals über 300 Meilen beträgt und dass Terrainerhöhungen über 600 Fuss zu durchschneiden sind. Die Unternehmung ist daher die grossartigste, die je in ihrer Art geplant wurde.

Im Jahre 1884 wurden die Gesammtkosten auf 36,000.000 l. geschätzt, als aber zwei Jahre später von der Regierung eine Commission mit der Ueberprüfung der Angelegenheit betraut wurde, schätzte diese die erforderlichen Ausgaben auf circa 80,000.000 l. Allerdings sind in diesem Betrage 12,000.000 l. für die Vervollständigung der Einfahrten und deren Befestigung mitinbegriffen und weitere 7,000.000 l. für Vorkehrungen zur Bewässerung der Weingärten in den vom Canale durchlaufenen Districten, welche man durch diese in regelmässigen Intervallen stattfindende Bewässerung von der Phylloxera zu befreien hoffte. Abgesehen hievon ist es klar, dass die ursprüngliche Schätzung auf 36,000.000 l. durchaus unzulänglich war, und dass man mit einer Ausgabe von 116.000 l. per Meile, wie damals projectirt wurde, nicht das Auskommen gefunden hätte.

Thatsächlich werden für den Suezcanal 174.000 l., für den Canal von Korinth 450.000 l., den Manchestercanal 323.000 l. und den Nord-Ostseecanal 130.000 l. per Meile berechnet. Wenn diese Ziffern zur Richtschnur genommen werden, muss für das Atlantic-Mittelmeerproject ein Erforderniss von mindestens 260.000 l. per Meile aufgestellt werden, wie dies von der erwähnten Commission im Jahre 1886 geschah. Eingehende Studien der Frage ergaben, dass für Erhaltungs- und Betriebskosten allein jährlich 1,200.000 l. aufzuwenden wären, und dass bei einer 5percentigen Verzinsung eines Capitals von 80,000.000 l., d. i. 4,000.000 l., ein Betrag von 5,200.000 l. eingenommen werden müsste, um die Kosten des Canals zu decken. Um diese Summe bei dem proponirten Tarife von 3 s. per Tonne hereinzubringen, müsste man auf einen jährlichen Schiffsverkehr von 34 bis 35 Millionen Tonnen rechnen können. Dies ist aber natürlich unmöglich, denn selbst die Tonnenzahl der die Strasse von Gibraltar und der den Suezcanal jährlich passirenden Schiffe zusammengenommen erreicht nicht die oben angeführte Höhe.

Ohne Zweifel würde ein Wasserweg, wie der projectirte, Schiffen von oder nach dem Mittelmeere den Weg kürzen, da aber die Passage des Canals mindestens 83 Stunden in Anspruch nehmen, höchst wahrscheinlich aber noch länger dauern würde, hätten Schiffe von grösserer Geschwindigkeit keine Zeitersparniss zu erhoffen. Ausserdem scheint der Canal nicht danach angethan, eine grössere Sicherheit der Schiffahrt zu gewährleisten. Die Einfahrt in die Gironde, wo das Ende des Canals auf der atlantischen Seite gelegen sein soll, ist in dieser Hinsicht äusserst ungünstig, und wurde auch thatsächlich bereits ein Vorschlag gemacht, die Mündung des Wasserweges in die Bai von Arcachon zu verlegen, trotz des Umstandes, dass hiedurch der Canal um 33½ Meilen verlängert und die Kosten dementsprechend erhöht werden müssten. Für den Austritt in das Mittelmeer wurde ein Platz in der Nähe von Gruissan gewählt, hauptsächlich deshalb, weil die als nothwendig erachteten militärischen Werke dort leicht auszuführen wären. Wo immer aber der Canal im Golfe von Lyon münden mag, stets werden die Schiffe mit den Gefahren zu kämpfen haben, welche das an dieser Küste so häufig herrschende stürmische Wetter mit sich bringt. Abgesehen von den mit der Einfahrt in den Canal verbundenen Gefahren verursacht auch der Umstand bedeutende Schwierigkeiten, dass eine enorme Anzahl von Verkehrslinien durchschnitten werden muss, woraus sich die Nothwendigkeit des Baues von etwa 160 Drehbrücken ergibt, deren Anlage eine äusserst sorgfältige Regelung des Verkehres erfordert. Ein weiteres Hinderniss bieten die Schleusen, von denen circa 18 angebracht werden müssen. Zur Lösung der bei einem Canalbaue gewiss wichtigen Wasserversorgungsfrage schlägt das Project die Errichtung einer Anzahl von Reservoirs an den niederen Hängen der Pyrenäen vor.

Für das Passiren des Canals will die Unternehmung den Schiffen den Gebrauch des eigenen Dampfes nicht gestatten. Sie gedenkt längs beider Uferbänke Geleise zu legen und Maschinen zum Schleppen der Fahrzeuge zu verwenden. Schiffe bis zu 3000 und 4000 Tonnen sollen in „Züge“ zusammengestellt werden, zwei Maschinen vorne ziehen und zwei andere hinten nachfolgen, um im Bedarfsfalle die Weiterbewegung der Schiffe einzustellen. Einem Binnenländer mag dieses Verfahren wohl durchführbar erscheinen, wir erachten jedoch ein derartiges Schleppen für Schiffe grösseren Tonnengehaltes äusserst gefährlich. Nach unserer Ansicht geht das Project in seiner Gänze über das thatsächliche Bedürfniss weit hinaus. Wenn zugegeben wird, dass ein Wasserweg, wie der geplante, hauptsächlich kleinen Küstenfahrzeugen und etwa noch einer geringen Zahl anderer Schiffe von Nutzen sein kann, so steht doch für diese Zwecke ein Aufwand von 80,000.000 l. ausser jedem Verhältnisse. Den thatsächlichen Bedürfnissen würde eine Vertiefung des bestehenden „Canal du Midi“ Genüge leisten; freilich mag solch ein bescheidenes Project keine grosse Attractionskraft besitzen. Es erscheint vielleicht begreiflich, dass Frankreich den Wunsch hegt, einen Seeschiffahrtscanal zu besitzen, umsomehr, da sich nun Deutschland einen directen Wasserweg von der Nord- zur Ostsee geschaffen hat; man wird aber auch in Frankreich von einem Projecte abstehen, das bei dem gegenwärtigen Stande der Dinge von keinem Fachmanne gebilligt werden kann. [Shipping Gazette.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 441. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. December bespricht Finanzminister Dr. Ritter v. Biliński in seiner anlässlich der Budgetdebatte gehaltenen Rede auch die Frage der Eisenbahntarife und des zu schaffenden Investitionsfonds:

Endlich ist unter den Einnahmen auch noch die Erhöhung der Eisenbahntarife erwähnt worden. Meine hochverehrten Herren! Ich bin der letzte, welcher es nicht anerkennen würde, dass die Staatsbahnen eine grosse volkswirthschaftliche Bedeutung haben und die Eisenbahntarife überhaupt zu einem wichtigen constitutiven Elemente des Preises und der ganzen Berechnung der Kosten gehören. Daraus folgt, dass in erster Linie die Stabilität der Tarife, in zweiter Linie die Höhe derselben von grosser Bedeutung für die Volkswirthschaft ist.

Es ist Thatsache, dass die Tarife der Staatsbahnen nicht

aus einem inneren, sondern — ich muss es offen gestehen — aus einem äusseren Grunde, nämlich in Rücksicht auf das Vorgehen der ungarischen Reichshälfte, im Jahre 1891 unter das richtige Niveau herabgesetzt worden sind. Ich kann es ruhig behaupten: unter das richtige Niveau, weil vor dem Jahre 1891 auch Staatsbahnen mit einem gewissen höheren Tarifniveau bestanden und zu jener Zeit sich die Industrie gerade so und vielleicht noch mehr entwickelte, als in der späteren Zeit. Die damaligen Tarife waren mässig, diese haben der Landwirthschaft und der Industrie gar nicht geschadet, und bedeutend mehr Schaden wird selbstverständlich durch eine nachherige Erhöhung der Tarife bewirkt.

Als ich die Ehre hatte, an die Spitze der General-Direction der Staatsbahnen zu treten, habe ich den eben bezeichneten Zustand vorgefunden. Ich konnte es mit meiner Verpflichtung dem Staatsschatze gegenüber nicht vereinen, diese Tarife zu belassen, und habe daher eine Erhöhung der Tarife einzuführen versucht. Ich habe eine Erhöhung der Tarife versucht, welche, wenn sie gutgeheissen worden wäre, von vornherein ausgereicht hätte, eine Stabilität der Tarife zu schaffen. Das ist aber misslungen, es ist nur ein Theil der Erhöhung zu Stande gekommen. Es war sofort klar, dass damit das Auslangen nicht gefunden werden wird. Es musste ein zweites Mal versucht werden, die Tarife zu erhöhen, schon mit Rücksicht darauf, dass die Bevölkerung ein Fortschreiten der Verstaatlichung wünscht, die Tarife vieler Privatbahnen aber ausserordentlich hoch sind und eine Herabsetzung dieser Tarife auf das Niveau der bisherigen Staatsbahntarife einen directen Ausfall für den Staat bedeuten würde. Es ist daher mit ausserordentlicher Sorgfalt eine Erhöhung der Staatsbahntarife ausgearbeitet worden, welche, wenn sie zu Stande gekommen wäre, die Garantie in sich getragen hätte, dass vielleicht auf Jahrzehnte hinaus an den Tarifen nicht gerüttelt worden wäre.

Es ist nicht blos für die Volkswirthschaft, sondern auch für den technischen Vorgang, für die Handhabung der Tarife von ausserordentlicher Bedeutung, dass sie nicht fortwährend geändert werden. Wer nicht gesehen hat, was eine fortwährende Umrechnung der Tarife in den ungezählten Verbänden des In- und Auslandes bedeutet, der weiss nicht, was es für die Staatsbahnverwaltung selbst für ein Opfer ist, eine Erhöhung der Tarife zu verlangen. Die Staatsbahnverwaltung thut dies mit grösstem Widerstreben, aber wenn die Interessen des Staates es verlangen, so muss sie es thun. Die Tarife sind nun seinerzeit nicht in dem erforderlichen Masse erhöht worden, und wenn ich für irgend etwas einen Vorwurf verdient habe, für diese jetzige Erhöhung hat die Regierung einen Vorwurf nicht verdient.

Es waren aus dem Staatseisenbahnrathe und aus den Reihen der verehrten Herren hier einige bei Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister, als dem berufenen Ressortminister, und auch bei mir erschienen, um dieses und jenes zu verlangen, was nothwendig ist, damit die Erhöhung nicht fühlbar werde. Die Regierung hat allen diesen Wünschen Genüge gethan, die Regierung hat insbesondere die Kohlentarife, die am meisten gefürchtet wurden, gar nicht erhöht, sie hat einen besonderen Kohlentarif construirt, welcher vollkommen den Interessen der Volkswirthschaft entspricht. Sie hat an ihren erhofften Mehreinnahmen ohne Zaudern $1^1/_2$ Millionen gestrichen, so dass jetzt kaum sicher ist, ob nicht etwa nach Vornahme der Verstaatlichung der drei böhmischen Linien ein Ausfall resultirt. Die Regierung glaubt den Interessen der Volkswirthschaft vollauf gedient zu zu haben und in dieser Beziehung einen Vorwurf nicht zu verdienen.

In dem Programme der Regierung war endlich auch noch von einer Art von Investitionsanleihe die Rede. Auch das hat nicht vollständig Gnade gefunden, und doch ist die Regierung sich bewusst, dass sie grosse Auslagen, namentlich Eisenbahnbauten, ohne ein Investitionsanlehen nicht in dem Masse wird vornehmen können, als es die Bevölkerung und das hohe Haus verlangt.

Ich habe nicht im Auge — und ich habe das auch im Ausschusse erklärt — einen geschlossenen Investitionsfonds zu schaffen, sondern es würde sich darum handeln, eine besondere Art von amortisirbarer Staatsschuld zu schaffen, für gewisse wirthschaftliche Zwecke bestimmt — sei es nun für sogenanntes werbendes oder für Genusscapital — bestimmt für diese Zwecke auf Grund von besonderen Gesetzen, die in jedem Falle zu erlassen sein werden.

Ich glaube, eine Gefahr ist in dieser Beziehung gar nicht vorhanden. Es gehören ja immer doch die drei Factoren der Gesetzgebung dazu, um diese Mittel in Anwendung zu bringen. Es muss die Regierung das Gesetz vorlegen, es muss der hohe Reichsrath das Gesetz beschliessen, und Sr. Majestät ist die Allerhöchste Sanction vorbehalten. Es kann also keine Gefahr sein, dass von diesem Investitionsfonds eine zu starke Anwendung gemacht werde. Aber man wird in die Lage versetzt werden, grössere Investitionen vorzunehmen, allerdings mit der Einschränkung, dass das hohe Haus die Mittel gewährt, dass man sicher für die Verzinsung und Amortisation dieses Anlehens sorgen kann. Wir hoffen, zu Anfang des nächsten Jahres mit einer solchen Gesetzesvorlage vor das hohe Haus zu kommen.

Abg. Dr. Russ kommt auf die bereits im Schosse des Budgetausschusses berührte Frage der Errichtung eines Eisenbahnministeriums zu sprechen. Er legte die Entwicklung der Organisation des Handelsministeriums seit dem Jahre 1848 dar und erinnerte daran, dass er schon vor nahezu zwanzig Jahren im Hause eine Rede zu Gunsten der Theilung des Handelsministeriums gehalten habe, zu einer Zeit, wo es noch gar keine Staatsbahnen, sondern nur ein paar sequestrirte Bahnen gab. Er erörterte die gesetzliche Seite der Frage und vertrat die Anschauung, dass die Schaffung eines neuen Ressorts nur im Gesetzgebungswege möglich sei. Diesem neuen Ministerium wäre die ganze Section des Eisenbahnwesens, aber auch Post und Telegraphen und die Binnenschiffahrt zu übertragen. Dagegen würde es sich empfehlen, das gesammte Versicherungswesen, welches in erster Linie der industriellen Arbeiterschaft zu dienen berufen ist, aus dem Ministerium des Innern in das Handelsdepartement zu übernehmen. Schliesslich wäre auch das gesammte Bauwesen des Staates zu centralisiren, welches sich heute zu sehr zersplittert. Wie schwierig die heutigen Verhältnisse seien, gehe schon daraus hervor, dass das Unterrichtsministerium sich plötzlich ein technisches Departement angeschafft habe, weil es mit den Technikern, die ihm aus dem Ministerium des Innern zur Verfügung gestellt wurden, das Auskommen nicht gefunden zu haben scheine. In Bayern sei das Eisenbahn- und Postwesen so organisirt, dass sie zwar Staatsämter von derselben Kategorie wie die Ministerien sind, ihre Chefs aber dem Ministerrathe nicht angehören. Wenn man aber an die Ernennung eines Ministers schreite, so müsse derselbe bis zu einem gewissen Grade ein politischer Kopf sein, nachdem der Ministerrath über die wichtigsten politischen Angelegenheiten des Staates zu entscheiden habe. Man sollte deshalb nicht blos Fachminister ernennen, die schliesslich nur die Chefs solcher Aemter wie in Bayern wären.

Das Eisenbahnwesen sei auch ein starkes, gesammtstaatliches Machtmittel. Das Haus habe den Beweis geliefert, dass es für die gesammtstaatlichen Interessen ein warmes Herz und eine offene Hand habe. Es wäre wünschenswerth, dass die Dinge nicht so geleitet würden, dass das Herz erkalten und die Hand sich schliessen könnte aus Besorgniss darüber, dass vielleicht eine einseitige Verwaltung dieses Ressorts, die nicht in erste Linie die volkswirthschaftlichen Interessen stellt, beliebt würde.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung eines Schleppgeleises: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Anlage eines vom Vorbahnhofe in Mähr.-Ostrau abzweigenden und zum Abladeplatze der Drahtseilbahn des Oskarschachtes in Petrzkowitz führenden Schleppgeleises für den 17. December anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [G.-I.-Z. 22.939.]

— (Linie Brünn—Prerau: Einfriedungen am Bahnhofe in Brünn.) Anlässlich der Erweiterung des Bahnhofes in Brünn wurde die Einfriedung des in der ersten Bauperiode errichteten Kohlenbahnhofes vorgenommen. [30. November, Z. 69.893.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Schuppen in Frankstadt.) An Stelle eines Wagenkastens wurde in der Station Frankstadt a. d. R. ein Bahnerhaltungsschuppen errichtet. [30. November, Z. 69.892.]

— (Schuppen in Holleschau.) Für Zwecke der Firma Jakob und Josef Kohn wurde in der Station Holleschau ein hölzerner Schuppen errichtet. [25. November, Z. 68.973.]

— (Brückenwaage in Hlinsko.) Für Zwecke der Zuckerfabriks-Actiengesellschaft Wschetul wurde in der Station Hlinsko eine Strassenbrückenwaage hergestellt. [30. November, Z. 69.891.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag — Eger: Schmalspurige Werkseisenbahn nächst Kladno: Herstellung einer Schlackenbrücke: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kladno hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft für den Bau einer neuen Schlackenbrücke für den 17. December anberaumt. [G.-I.-Z. 23.164.]

— (Linie Kladno—Kralup: Ueberführung einer Wasserleitung.) Das Project für die Ueberführung der Wasserleitung vom Maxschachte zum Amalienschachte über den Bahnkörper für Zwecke des Eisenwerkes in Kladno wurde genehmigt. [19. November, Z. 66.249.]

Projectirte Localbahn Königstadtl-Chlumetz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Carl Frič in Chlumetz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Königstadtl nach Chlumetz die Trassenrevision und Stationscommission auf den 17. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [H.-M.-Z. 70.993.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald. (Betriebsconsens.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 10. December durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Bielitz nach Zigeunerwald wurde die Betriebseröffnung ab 11 December bewilligt. [H.-M.-Z. 72.998.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Beförderung der Organe des Privatbesitzers der Schleppbahn Čakovic Bahnhof-Čakovic Zuckerfabrik mit den Schleppbahnzügen.) Die k. k. General-Inspection hat im Namen des k. k. Handelsministeriums gestattet, dass auf der Schleppbahn Čakovic Bahnhof-Čakovic Zuckerfabrik, auf welcher in jüngster Zeit Locomotivbetrieb eingeführt wurde, die Organe des Privatbesitzers mit den Schleppbahnzügen befördert werden; diese Organe sind jedoch, sowie jene Viehbegleiter, welche nicht im Wagen bei den Thieren untergebracht werden können, in eingerichteten Last- oder leeren Kastenwagen unterzubringen. [G.-I.-Z. 17.830.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Herstellung centraler Signal-Stellanlagen nebst Weichenverriegelungen in mehreren Stationen.) In den Stationen Hetzmannsdorf-Wullersdorf. Wolframitzkirchen, Schönwald-Frain, Gröschelmauth, Jarmeritz, Kojetitz, Branzaus, Wiese und Liebnowes sind zur Sicherung der Einfahrten der Züge centrale Signal-Stellanlagen nebst Weichenverriegelungen hergestellt worden. Die örtliche Bedienung der Wechsel erfolgt nach wie vor durch die bei denselben postirten Weichenwächter. In der Station Kojetitz wurde die bisher bestandene centrale Weichenstellvorrichtung cassirt. [G.-I.-Z. 23.074.]

— (Centrale Signal-Stellanlage nebst Weichenverriegelung in der Station Mštětitz.) Zur Sicherung der Einfahrt der Züge in die Station Mštětitz wurde dort eine centrale Signal-Stellanlage nebst Weichenverriegelung hergestellt, doch erfolgt nach wie vor die örtliche Bedienung der Wechsel durch die bei denselben postirten Weichenwächter. Von einem beim Aufnahmsgebäude situirten Stellwerke mit sechs Hebeln führen Doppeldrahtzüge zu den Einfahrtsignalen und zu den zur Verschliessung der Weichen dienenden Weichenriegeln. Oberhalb der Stellhebel ist der Verriegelungsmechanismus angebracht, durch welchen die Stellung der Hebel in die dem Fahrprogramme entsprechende Abhängigkeit gebracht ist. Von den sechs Weichen haben zwei keine Verriegelungshebel, sondern werden mit dem betreffenden Signalhebel in der Normallage verriegelt. Das Verriegeln der Weichen, sowie das Stellen der Einfahrtsignale mittelst des Stellwerkes geschieht durch den diensthabenden Beamten oder in dessen Gegenwart und unter dessen persönlicher Verantwortlichkeit durch einen Stationsbediensteten. [G.-I.-Z. 23.330.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Weitere Einführung von Zugsgeschwindigkeits - Controleinrichtungen.) Die Verwaltung obiger Eisenbahnen hat nunmehr auch die Strecken Schattau — Znaim, Znaim — Wolframitzkirchen, Pottenstein—Littitz—Senftenberg und Turnau—Sichrow—Liebenau mit der elektrischen Fahrgeschwindigkeits-Controle, System Siemens & Halske, ausrüsten lassen. Das gleiche System war bisher auf den Strecken Leschtina—Wlkanetsch—Goltsch-Jenikau und Langenbruck—Reichenberg in Anwendung, wogegen in der Strecke Chwala-Počernitz — Wysočan Contactvorrichtungen nach System Baillehache bestehen. [G.-I.-Z. 23.173.]

Ausland.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Wagenmangel.) Die kgl. Eisenbahndirection Essen hat an alle Stationen und Güterabfertigungsstellen folgende Verfügung erlassen: „Werden Wagen zur Beladung für einen Zeitpunkt bestellt, zu welchem sie nach dem pflichtmässigen Ermessen der betreffenden Dienststelle (nach Lage der Züge u. s. w.) nicht eintreffen oder sonst verfügbar werden können, oder ist mit Sicherheit vorauszusehen, dass die vom Absender bestellten und bei dem Wagenbureau eingeforderten Wagen zu der bestellten Zeit nicht eintreffen können, so ist der Besteller hievon, so weit dies nach Lage des einzelnen Falles thunlich, sofort auf die schnellste Weise (nöthigenfalls durch Fernsprecher, Telegraph oder Boten) auf Kosten der Verwaltung in Kenntniss zu setzen. Eine Zusage oder Gestellung der Wagen zu einem bestimmten späteren Zeitpunkt ist in jedem Falle zu vermeiden. Hat die vorbezeichnete Mittheilung nicht erfolgen können, oder ist dieselbe so spät zur Kenntniss des Bestellers gelangt, dass die Anfuhr der zu verladenden Güter bereits begonnen hat, so ist die Lagerung der angefahrenen Sendungen auf Gefahr der Verfrachter an verfügbaren Stellen des Bahnhofes oder des anschliessenden bahneigenen Geländes, oder nöthigenfalls, wenn die Natur des Gutes dies erfordert, in den Schuppenräumen — soweit Raum verfügbar — bis zur Bereitstellung des verlangten Wagens kostenlos zu gestatten. Auch von dem späteren Eintreffen der bestellten Wagen ist den Bestellern, insbesondere solchen, welche mit einer zur Verladung bestimmten Sendung unverrichteter Sache wieder zurückkehren mussten, möglichst frühzeitig auf die schnellste Weise (nöthigenfalls durch Fernsprecher, Telegraph oder Boten) auf Kosten der Verwaltung Mittheilung zu machen.“

(Z. d. V. D. E.-V.)

Schiffahrt.

K. k. hydrographisches Centralbureau. (Jahresbericht 1893.) Das im Laufe des Jahres 1893 im Ministerium des Innern errichtete k. k. hydrographische Centralbureau hat seinen ersten, das Gründungsjahr betreffenden Jahresbericht veröffentlicht. Gegenstand der Publication sind die der Beobachtung im hydrographischen Dienste unterzogenen veränderlichen Naturerscheinungen, als: die atmosphärischen Niederschläge und die hiedurch bedingten Wasserstände der Gewässer, die Temperatur-, Luftdruck- und Luftfeuchtigkeitsverhältnisse u. s. w., während die Mittheilungen über die zu beobachtenden relativ beständigen Erscheinungen, wie über die Configuration der Erdoberfläche, über die geologischen und physikalischen Verhältnisse des Bodens u. s. w., in fallweise herauszugebenden Beiträgen zur Hydrographie Oesterreichs veröffentlicht werden sollen.

Der vorliegende Jahresbericht enthält nebst einem Vorworte einen allgemeinen Theil, welcher die Gliederung des Jahrbuches in 14 nach den 14 Hauptflussgebieten gebildete Abschnitte, die Isohyetenkarte, die Niederschlags- und Wasserstandsbeobachtungen im Allgemeinen behandelt. Daran schliessen sich je ein alphabetisches Verzeichniss der in die Beobachtungen einbezogenen Ombrometer- und Pegelstationen und sodann die detaillirten Ergebnisse der Niederschlags- und Wasserstandsbeobachtungen in den 14 Flussgebieten.

Die 14 Flussgebiete, nach welchen die Beobachtungen eingetheilt wurden, sind: das Donaugebiet von den Quellen bis zur Mündung der March einschliesslich der innerhalb Niederösterreichs gelegenen Gebiete der Leitha und Raab, das Marchgebiet einschliesslich des innerhalb Mährens gelegenen Gebietes der Waag, das Murgebiet bis zur ungarischen Grenze einschliesslich des innerhalb Steiermarks gelegenen Gebietes der Raab, das Draugebiet bis zur ungarischen Grenze, das Savegebiet bis zur ungarischen Grenze, das Rheingebiet von den Quellen bis zur Mündung in den Bodensee einschliesslich der Gebiete der österreichischen Zuflüsse des Bodensees, das Etschgebiet einschliesslich des in Tirol gelegenen Gebietes des Po und der venetianischen Küstenflüsse, das Gebiet der Gewässer des Küstenlandes, das Gebiet der Gewässer Dalmatiens, das Elbegebiet, das Odergebiet bis zur preussischen Grenze, das Weichselgebiet bis Zawihost,

das Dniester- und Dnieprgebiet bis zur russischen Grenze, das Sereth- und Pruthgebiet bis zur russischen und rumänischen Grenze.

Ombrometerstationen wurden in die Beobachtungen insgesammt 861, darunter 660 inländische und 201 ausländische, einbezogen. Hievon entfallen auf das Donaugebiet 236, auf das March- und Waaggebiet 153, auf das Mur- und steirische Raabgebiet 27, auf das Draugebiet 42, auf das Savegebiet 26, auf das Rheingebiet 54, auf das Etsch-, Po- und venetianische Küstenflüssegebiet 76, auf das Gebiet der küstenländischen Gewässer 28, auf das Gebiet der dalmatinischen Gewässer 33, auf das Odergebiet 38, auf das Weichselgebiet 85, auf das Dniester- und Dnieprgebiet 39, endlich auf das Sereth- und Pruthgebiet 24 Stationen.

Pegelstationen gehörten 417 inländische und 76 ausländische, zusammen 493, zum Beobachtungsnetze, und zwar 104 im Donaugebiete, 95 im March- und Waaggebiete, 22 im Mur- und steirischen Raabgebiete, 47 im Draugebiete, 15 im Savegebiete, 34 im Rheingebiete, 50 im Etsch-, Po- und venetianischen Küstenflüssegebiete, 2 im Gebiete der küstenländischen Gewässer, 12 im Gebiete der dalmatinischen Gewässer, 1 im Odergebiete, 68 im Weichselgebiete, 30 im Dniester- und Dnieprgebiete, 13 im Sereth- und Pruthgebiete.

Das Elbegebiet erscheint im Ombrometer- und Pegelstationenverzeichniss wie auch bei den Einzeldarstellungen der Niederschlags- und Wassterstandsbeobachtungen nicht weiter berücksichtigt, weil das einschlägige Erhebungsmateriale bereits vom culturtechnischen Bureau des böhmischen Landesculturrathes in den „Ergebnissen der ombrometrischen Beobachtungen in Böhmen für das Jahr 1893“ und in den „Ergebnissen der Wasserstandsbeobachtungen an den Flüssen Böhmens für das Jahr 1893“ veröffentlicht wurde.

Die Detailergebnisse der Niederschlags- und Wasserstandsbeobachtungen in den einzelnen Flussgebieten enthalten zumeist ein Verzeichniss der Ombrometerstationen unter Angabe des Standortes der Station, des Landes, in welchem dieselbe gelegen ist, des Niederschlagsgebietes, der Meereshöhe, geographischen Länge und Breite der Station, sowie des Namens des Beobachters, eine tabellarische Darstellung der täglichen Niederschlagsbeobachtungen, eine tabellarische Darstellung der Monats- und Jahressummen in Millimetern, eine Zusammenstellung der grössten Niederschläge während 24 Stunden in Millimetern, eine Zusammenstellung der Anzahl der Niederschlagstage, eine allgemeine Uebersicht der Niederschlagsverhältnisse, ein Verzeichniss der Pegelstationen unter Angabe des Standortes des Pegels, des Gewässers, an welchem die Pegel aufgestellt sind, und des betreffenden Landes, der Seehöhe des Pegelnullpunktes (über der Adria), dann des Namens des Beobachters, ferners eine tabellarische Darstellung der täglichen Wasserstandsbeobachtungen, eine Zusammenstellung der Dauer der Wasserstände, eine tabellarische Darstellung der charakteristischen Wasserstände (mittlerer, höchster, niedrigster, längstandauernder Wasserstand), eine allgemeine Uebersicht der Wasserstandsverhältnisse und eine graphische Darstellung der Wasserstandsverhältnisse. Die Darstellung für das Flussgebiet der March und Waag enthält ausserdem eine Zusammenstellung der Pegelstationen mit unvollständigen Wasserstandsbeobachtungen. Dagegen fehlt für die Flussgebiete der Save, Dalmatiens und des Pruth mit dem Sereth die graphische Darstellung der Wasserstandsverhältnisse. Für das Küstenland und das Odergebiet wird, was Wasserstandsbeobachtungen anbelangt, überhaupt nur eine allgemeine Uebersicht der Wasserstandsverhältnisse geboten.

Regulirung des Eisernen Thores. (Fortsetzung der Arbeiten bis unterhalb des sogenannten „Kleinen Eisernen Thores“.) Die kgl. ungar. Regierung hat, wie aus Budapest berichtet wird, vorbehaltlich der parlamentarischen Genehmigung beschlossen, nach Vollendung der derzeit in Ausführung begriffenen und ein geschlossenes Ganzes bildenden Regulirungsarbeiten im Bereiche des Eisernen Thores diese auch auf den unterhalb desselben befindlichen, das „Kleine Eiserne Thor“ genannten Stromabschnitt auszudehnen. Der kgl. ungar. Handelsminister hat bereits mit der die gegenwärtigen Arbeiten ausführenden Stromregulirungs-Unternehmung einen Präliminarvertrag abgeschlossen, und zwar auf der Basis eines Einheitspreises von 60 fl. per Cubikmeter Steinarbeit. Die mit der Sprengung des bis zur rumänischen Landesgrenze reichenden „Kleinen Eisernen Thores“ verbundenen technischen Schwierigkeiten sind zwar bei weitem geringer als es jene im Eisernen Thore waren, doch immerhin noch bedeutend genug. Der gesammte Bau soll innerhalb der contractmässig bedungenen Frist von drei Jahren ausgeführt werden. Diese, das bisherige Werk ergänzende Arbeit ist in erster Linie von Bedeutung für die Schiffahrt, und zwar insbesondere im Interesse der Regulirung der Strömung bei niederem Wasserstande, daher vornehmlich zur Erleichterung der Bergfahrt, des Ferneren auch zum Schutze gegen Stauung des Eises bei stärkerem Eisgange, welcher derzeit immerhin noch Anhaltspunkte an den stromabwärts noch vorhandenen Klippen finden wird. Die Berechnung der Cubatur und der nach dieser resultirenden Beköstigung wurde der Donau-Regulirungs-Commission übertragen.

Sachsen. (Unterricht in den Elbeschifferschulen 1895/6.) Die Direction der sächsischen Schifferschulen hat unterm 2. December eine Bekanntmachung erlassen, laut der in den seither unterhaltenen Schifferschulen zu Schandau, Königstein, Wehlen, Pirna, Meissen und Riesa auch in diesem Winter in den zur Ausübung des berufsmässigen Schiffergewerbes erforderlichen Lehrgegenständen Unterricht ertheilt wird. In Schandau und Riesa sind wegen der in diesen Schulen regelmässig vorhandenen grösseren Schülerzahl je zwei Unterrichtsclassen, eine Unterclasse und eine Oberclasse, gebildet worden. In die Unterclasse werden in der Regel diejenigen, welche die Schule zum ersten Male besuchen, in die Oberclasse dagegen diejenigen, die bereits entsprechend vorgeschritten sind, aufgenommen. In Dresden ist eine Schifferschule neu errichtet worden, in welcher in diesem Winter zum ersten Male Unterricht ertheilt werden wird. Die Schule besteht ebenfalls aus zwei Classen. Die betheiligten Schiffsmannschaften werden hievon allenthalben in Kenntniss gesetzt und aufgefordert, die dargebotene Gelegenheit, sich in ihrem Berufe weiter auszubilden und sich auf die Steuermannsprüfung gehörig vorzubereiten, fleissig zu benützen. Die Anmeldung zur Theilnahme am Unterrichte hat wie seither bei den Localvorständen der Schifferschulen zu geschehen. Bei der Anmeldung ist der Betrag von 3 Mark zu entrichten. Der Tag des Unterrichtsbeginnes und die Zeit der Unterrichtsstunden wird für jede Schule von dem betreffenden Localvorstande noch besonders bekannt gemacht werden. Im Uebrigen wird auf das vom kgl. Finanzministerium in Betreff der Schifferschulen aufgestellte neue Regulativ nebst Lehrplan hingewiesen, von welchem Abdrücke an die Betheiligten unentgeltlich abgegeben werden.

Ulm. (Donauschiffahrtsverkehr im Jahre 1894.) Im Jahre 1894 sind laut des Berichtes der Ulmer Kammer in der Thalfahrt von Ulm abgegangen 15 Zillen, u. zw. 6 Zillen à 2000 Doppelcentner, 1 Zille à 1400 Doppelcentner, 3 à 1200 Doppelcentner, 2 à 800 Doppelcentner und 3 à 700 Doppelcentner Tragfähigkeit. Das Gesammtgewicht der in Ulm verladenen Mengen betrug 17.606 Doppelcentner, gegen 25.134 Doppelcentner im Vorjahre. Der Waarenverkehr auf der Donau hat daher um 7528 Doppelcentner abgenommen. Eine Abnahme fand statt hauptsächlich in Asphalterde, ungeschliffenen Sohlenhoferplatten und in Thonwaaren, während eine unbedeutende Zunahme bei Essig, Papier, Papierwaaren und Wetzsteinen zu verzeichnen ist. — Der Bestimmungsort der in 15 Zillen verladenen Waaren war: Budapest mit 10.067 Doppelcentner, Wien mit 7063 Doppelcentner, Passau mit 159 Doppelcentner, Linz mit 97 Doppelcentner, Regensburg mit 83 Doppelcentner, Deggendorf mit 64 Doppelcentner, Ingolstadt mit 31 Doppelcentner, Vilshofen mit 20 Doppelcentner, Straubing mit 19 Doppelcentner, Donauwörth mit 2 Doppelcentner und Bavanya mit 1 Doppelcentner. Von den 15 abgegangenen Zillen fuhren 5 nach Budapest, 6 nach Wien, 3 Lichterschiffe nach Regensburg und 1 nach Passau. — Auf der Iller kamen 1894 an: 1117 Flösse mit einem Gesammtbestande von 95.032 Doppelcentner (gegen 1240 Flösse mit 105.498 Doppelcentner in 1893). Von dem Gesammtbestande der Flösse treffen 47.553 Doppelcentner auf Stämme, 35.742 Doppelcentner auf Schnittwaaren, 11.737 Doppelcentner auf Scheiter. — An Flössen, welche Ulm passirten, ohne anzulegen, sind 306 gegen 204 im Vorjahre zu verzeichnen. Von dem Gesammtbestand der Flösse per 32.742 Doppelcentner (gegen 21.828 Doppelcentner in 1893) treffen auf Stämme 19.890 Doppelcentner, auf Schnittwaaren 12.852 Doppelcentner.

Die stetige Abnahme des Flossverkehres auf der Iller rührt hauptsächlich daher, dass ein grosser Theil des in der Illergegend gefällten Holzes mit der Bahnlinie Lentkirch-Memmingen dem Bodensee zu befördert wird.

Württemberg. (Bodenseeschiffahrt im Jahre 1894.) Dem Jahresberichte der Handels- und Gewerbekammern in Württemberg für das Jahr 1894 ist über die Bodenseeschiffahrt Nachstehendes zu entnehmen: Die Betriebsmittel bestanden in 8 Dampfbooten, 1 Dampfbarcasse, 4 eisernen Schleppbooten und 2 eisernen Trajectkähnen. Das im Laufe des Vorjahres fertiggestellte Dampfschiff „Königin Charlotte“ wurde nach Vollendung der vertragsmässigen Probefahrten am 1. Mai 1893 dem Betriebe

endgiltig übergeben. — Die Dampfboote und Trajectkähne führten aus: 4087 Fahrten (gegen das Vorjahr weniger 49) mit 164.667 Kilometer Weglänge. Beladene Trajectkähne und Schleppboote waren 1665mal in Fahrt. Mittelst der Trajectkähne wurden 4575 beladene und 3009 leere Eisenbahnfahrzeuge über den See verbracht. — Befördert wurden 228.957 Personen (gegen 210.383 in 1893) und 184.075 kg Gepäck; ferner 51,982.010 kg Einzel- und Wagenladungsgüter (ausschliesslich Getreide), 8,999.200 kg Getreide, 72 Pferde, 2708 Stück Hornvieh, 1160 Stück Kleinvieh etc. — Die Einnahmen betrugen 312.019 Mark 8 Pfg., die Ausgaben 287.059 Mk. 19 Pfg., daher Reinertrag 24.959 Mark 89 Pfg. (gegen 1550 Mark 17 Pfg. im Vorjahre).

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis zum 19. December.

Adriatischer Dienst.

13. December, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio“, Capitän V. Cosciancich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän E. Klun, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste“, Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

16. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän F. Mosca, nach Venedig.

17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris“, Capitän L. de Stabile, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

18. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade“, Capitän M. Zurich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

18. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän E. Klun, nach Venedig.

19. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

14. December, um 5 Uhr Nachm.: Dampfer „Flora“, Capitän C. Zalampich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Mytilene.

16. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Espero“, Capitän G. Brazzanovich, nach Thessalien, Constantinopel und Batum, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

17. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Poseidon“, Capitän A. Orlando, nach Alexandrien, Syrien bis Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Rhodus, Khios, Smyrna und Dardanellen.

19. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Venus“, Capitän . . . ., nach Constantinopel und Batum mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. December um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Maria Teresa“, Capitän V. Gherzmann, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. Jänner 1896 um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 3. December die Firma: „Localbahn Schwarzenau-Zwettl“ mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 22. October 1894, R.-G.-Bl. Nr. 218, ferner auf Grund der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. August 1895, Z. 24.931, genehmigten Statuten und des Constituirungsactes vom 8. October 1895 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer normalspurigen Localbahn von der Station Schwarzenau-Zwettl der Strecke Wien—Gmünd der k. k. Staatsbahnen zur Stadt Zwettl.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer für die vorgenannte Localbahn, soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 449.000 fl. ö. W., zerlegt in 2245 Stück auf den Inhaber lautende Stammactien zu 200 fl. ö. W., festgesetzt.

Die Actien sind untheilbar.

6. Der Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath; derselbe besteht aus mindestens sieben und höchstens neun Mitgliedern.

Das k. k. Handelsministerium hat das Recht, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. Weiters haben der niederösterreichische Landesausschuss und die Sparcasse Zwettl, insolange das Land Oesterreich unter der Enns, bezw. die Sparcasse Zwettl durch den Besitz der von ihnen gezeichneten Stammactien an dem Bahnunternehmen betheiligt sind, das Recht, je ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt. Sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren ordentlichen Wohnsitz haben.

Die von der Generalversammlung zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes werden stets auf die Functionsdauer von drei Jahren gewählt. Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, soferne etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch vom Verwaltungsrathe aus der Zahl der Actionäre zu besetzen.

Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen.

Seitens des niederösterreichischen Landesausschusses wurde in den Verwaltungsrath entsendet:

Dr. Moriz Weitlof, Landesausschuss in Wien.

Seitens der Sparcasse in Zwettl wurde in den Verwaltungsrath entsendet:

Franz Forstreiter, Bürgermeister der Stadt Zwettl.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 8. October 1895 wurden als Verwaltungsrathsmitglieder gewählt:

Se. Hochwürden Prälat Stefan Rössler, Abt des Stiftes Zwettl;

Franz Beydi, Gemeinderath in Zwettl;

Josef Feucht, Gemeinderath in Zwettl;

Rudolf Schwarz, Gemeinderath in Zwettl;

Dr. Franz Wittmann, k. k. Notar in Wien.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Localbahn Schwarzenau-Zwettl“ entweder:

a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes, oder

b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung“.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 41·90 km lange Strecke Kecskemét—Fülöpszállás der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, welche am 27. October dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnen zugerechnet worden; ferner sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten, und zwar vom Tage der Betriebseröffnung ab, die 31·9 km lange Strecke Stadtilm—Saalfeld der kgl. Eisenbahndirection Erfurt und die 17·374 km lange Strecke Lemberg-Kleparów—Rzesna polska—Janów der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rhein- und Main-Umschlagverkehr.

Einführung des Nachtrages VIII.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 gelangt der Nachtrag VIII zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, der a. priv. Buschtěhrader Bahn, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Bahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, den bayerisch-österreichischen Grenzstationen und den Donau-Umschlagsstationen Deggendorf, Regensburg und Passau einerseits und den Umschlagsplätzen Frankfurt a. M., Gustavsburg, Kastel Hafen, Ludwigshafen a. Rh., Mainz Hafen und Mannheim andererseits vom 1. October 1886 zur Einführung.

Der Nachtrag VIII enthält ausser neuen Vorbemerkungen Ergänzungen der Ausnahmetarife und Aufnahme neuer Stationen, sowie Aufhebung von Frachtsätzen und einen neuen Kilometerzeiger.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar 1896 in Giltigkeit.

Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 13. December 1895. [990]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrag I zum Tarifheft 4 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8a und b für getrocknete Pflaumen bosnischen und serbischen Ursprunges werden mit 1. Februar 1896 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 14. December 1895. [991]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1896 tritt der Nachtrag V zum Tarife, Theil II, Heft 1 des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. October 1893, in Kraft, welcher die Aufhebung der Frachtsätze für den Classengutverkehr und die Aufhebung der Frachtsätze der Ausnahmetarife III, IV, VI, VII, XI, XV enthält, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können unentgeltlich von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 13. December 1895. [992]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Petroleumverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages III zum Ausnahmetarife für Petroleum etc. vom 1. September 1891.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 tritt der Nachtrag III zu dem Ausnahmetarife für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Tarifbestimmungen,
II. Aufnahme neuer Stationen,
III. Ergänzung des Kilometerzeigers,
IV. Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 10 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 13. December 1895. [993]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VIII zu Theil II, Heft 1, des Gütertarifes und des Nachtrages III zum bezüglichen Anhange.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 gelangt der obenbezeichnete Nachtrag VIII zur Einführung.

Derselbe enthält directe Frachtsätze für die Beförderung von Obst von der Station Pössnitz der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach den Münchener Bahnhöfen; einen neuen Ausnahmetarif für die Artikel Holzpapierstoff etc. und Holzstoffpappe; directe Frachtsätze für die Beförderung von Spat nach der Station Penzing der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; directe Frachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren zwischen der Station Eger der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und einigen Vorarlberger Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; einen Ausnahmetarif Nr. 41 für die Beförderung von Cement und Nr. 41a für die Beförderung von hydraulischem Kalk (Roman-Cement); endlich die Einbeziehung der Station Linz-Umschlagsplatz der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in das obengenannte Tarifheft.

Insoweit durch den Nachtrag VIII, welcher bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich bezogen werden kann, Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1896.

Wien, am 12. December 1895. [994]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Anhanges zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarife Theil II, Heft 1.

Im Nachhange zur hierortigen Verlautbarung im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums vom 21. November 1895, Nr. 135, Seite 2138, betreffend

Aufhebung des gleichnamigen ab 1. Jänner 1895 giltigen Anhanges wird kundgemacht, dass mit 1. Jänner 1896 ein neuer Anhang zum angeführten Tarife, enthaltend directe Frachtsätze für Classen- und Wagenladungsgüter, sowie für speciell angeführte Artikel in einzelnen Relationen, in Kraft treten wird.

Exemplare dieses Anhanges können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 14. December 1895. [995]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit inclusive 31. Jänner 1896 werden die in nachstehenden Tarifen bezeichneten directen Frachtsätze aufgehoben, und zwar;

A. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893:

1. Im Verkehre mit den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den Stationen der ehemaligen k. k. priv. Böhmischen Westbahn die Frachtsätze bis zum Schnittpunkte auf Seite 36, 42, 53, 59, 78—84 und 89—95.
2. Im Verkehre mit den Stationen Miröschau und Rokycan der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen die Frachtsätze bis zum Schnittpunkte auf Seite 78 und 89.
3. Im Verkehre mit den Stationen Rakonitz und Saaz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die Frachtsätze bis zum Schnittpunkte auf Seite 37 und 54.

B. Tarif Theil III, Heft 1, vom 1. August 1892: Sämmtliche Frachtsätze im Verkehre mit österreichischen Stationen bis zum Schnittpunkte im 1., 2., 3. und 4. Schnitttarife auf Seite 33—40, 48—51, 56—59, 64—69.

An Stelle der aufgehobenen Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom 1. Februar 1896 neue Frachtsätze im Wege von Nachträgen zu den obcitirten Tarifen in Kraft treten.

Wien, am 14. December 1895. [996]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverkehr.

Einführung eines neuen Tarifheftes, „Ermässigte Frachtsätze“ für einzelne Artikel und Relationen.

Mit 1. Jänner 1896 und bei Frachterhöhungen mit 1. Februar 1896 gelangt das angeführte Tarifheft, enthaltend ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen, zur Einführung.

Zugleich tritt das gleichnamige, ab 1., bezw. 5. Februar 1895 giltige Tarifheft ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifheftes können demnächst bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 14. December 1895. [997]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausnahme-Frachtsätze für rohe Baumwolle im Verkehre mit Friedek-Mistek K.F.N.B.

Die Ausnahme-Frachtsätze für rohe Baumwolle im Verkehre mit Friedek-Mistek K.F.N.B., die zufolge Kundmachung [867] im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 133 vom 14. November 1895 mit 1. März 1896 aufgehoben werden sollten, bleiben bis auf Weiteres in Kraft.

Wien, am 13. December 1895. [998]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Werrabahn - Oesterreichischer Güterverkehr, bezw. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Am 1. Jänner 1896 wird der Verkehr zwischen den jetzt zum Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt gehörenden Stationen der ehemaligen Werrabahn Blechhammer, Coburg etc. einerseits und verschiedenen Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, der Buschtěhrader Bahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der Stationen Bodenbach und Prag der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits, der zur Zeit in dem besonders bestehenden Werrabahn-Oesterreichischen Güterverkehr behandelt wird, in den Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband einbezogen.

Für den Verkehr zwischen den betreffenden Stationen gelten von dem genannten Tage ab bis auf Weiteres die gegenwärtig bestehenden Frachtsätze des Werrabahn-Oesterreichischen Gütertarifes, der unter entsprechender Aenderung des Titelblattes als Anhang zu Tarifheft 1 und 2 in den Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband übernommen wird.

Wien, am 13. December 1895. [999]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife Theil II, Heft 3 (früher Heft 4).

Mit 1. Jänner 1896 tritt der Nachtrag VI zum Tarife Theil II, Heft 3 (früher Heft 4), für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält anderweitige Bezeichnung des Tarifheftes, Aenderung in der Anwendung der Coursdifferenzen, Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der nach Ausnahmetarifen zu befördernden Waaren, anderweitige Ausnahmetarife Nr. 2 A und B (Eisenerze), 3 A und B (Schlacken etc.), 8 (Blei etc.), 10 (Schwefelkies), ferner einen neuen Ausnahmetarif Nr. 11 für Graphit.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 13. December 1895. [1000]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband.

Einführung eines neuen Tarifes.

An Stelle des Sächsisch-Thüringischen Verbandstarifes vom 1. Februar 1891 tritt ein neuer Tarif unter dem Titel „Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband" mit 1. Jänner, soweit Frachterhöhungen eintreten mit 1. Februar 1896 in Kraft.

In demselben hat auch die diesseitige Station Reichenberg Aufnahme gefunden.

Exemplare erliegen in der letzteren und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt zum Preise von 1 Mark erhältlich.

Wien, am 13. December 1895. [1001]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896, bezw., insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1896, tritt zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes der Nachtrag III in Kraft, welcher ausser neuen Frachtsätzen noch diverse Aenderungen und Ergänzungen enthält und sowohl bei der gefertigten General-Direction, als auch bei den übrigen betheiligten Verbandverwaltungen gratis erhältlich sein wird.

Prag, am 13. December 1895. [1002]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung des temporären Anhanges zu den Gebührentarifen „Theil II" für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt der angeführte Anhang, enthaltend ermässigte Kartirungsfrachtsätze für einzelne Artikel, zur Einführung.

Zugleich tritt der ab 1. Jänner 1895 giltige Anhang zum gleichnamigen Tarife ausser Kraft.

Exemplare dieses Anhanges sind demnächst bei der Direction käuflich zu erhalten.

Wien, am 13. December 1895. [1003]

Ostdeutsch-Ungarischer Verband.

Ermässigte Frachtsätze für Eisenerze und Schlacke.

Die im Ostdeutsch-Ungarischen Verbandstarife Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1894, bezw. in dessen Nachtrag I enthaltenen Frachtsätze des
Ausnahmetarifes Nr. 39 (für Eisenerze)
„ „ 41 (für Schlacke)
„ „ 46 (für Eisenerze und Schlacke zum Hochofenbetriebe)
treten vom 1. Jänner 1896 ausser Kraft und werden durch neue vom obigen Tage giltige Frachtsätze ersetzt, durch welche Ermässigungen von 1 bis 7 Pfennig pro 100 kg eintreten.

Nur im Verkehre mit den oberschlesischen Stationen Koschentin und Tworog bleiben die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 46 unverändert, doch treten letztere mit 1. März 1896 ohne Ersatz ausser Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze in den einzelnen Relationen wird bis zum Erscheinen des nächsten Tarifnachtrages, welcher die neuen Frachtsätze enthalten wird, von den betheiligten Bahnverwaltungen, bezw. von den interessirten Stationen ertheilt.

Budapest, am 15. December 1895. [1004]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
auch Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Hornvieh in Wagenladungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres und, soweit für einzelne Relationen Erhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1896 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die frachtgutmässige Beförderung von Hornvieh in Wagenladungen von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wien (St. Marx) der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft via Süssenbrunn in Kraft.

Mit dem Tage der Einführung dieses Ausnahmetarifes tritt der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Juli 1884 nebst Nachtrag I vom 15. September 1885 ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Kostenpreis erhältlich.

Wien, am 12. December 1895. [1005]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn. Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Graz-Köflacher Eisenbahn. Localbahnen Spielfeld-Radkersburg, Liesing-Kaltenleutgeben, Radkersburg-Luttenberg und Cilli-Wöllan.

Einführung von Tarifnachträgen zu den Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit 1. Jänner 1896 treten in Wirksamkeit:

Nachtrag I zu Tarif, Theil I, der Südbahn;
Nachtrag IV zu Tarif, Theil II, der Südbahn;
Nachtrag III zu Tarif, Theil II, der Localbahn Spielfeld-Radkersburg;
Nachtrag III zu Tarif, Theil II, der Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn;
Nachtrag I zu Tarif, Theil II, der Localbahn Radkersburg-Luttenberg;
Nachtrag IV zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Personen etc. auf der Leoben-Vorderberger Eisenbahn;
Nachtrag V zu den Tarifen für den Personen- etc. Transport auf der Localbahn Cilli-Wöllan;
Nachtrag III zum Tarif und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen etc. auf der Graz-Köflacher Bahn;
Nachtrag VIII zu den Tarifen der Südbahn für die Linie Liesing-Kaltenleutgeben.

Die erwähnten Tarifnachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife und bezüglich der Linien der Südbahn, der Wien—Pottendorf—Wiener-

Neustädter Bahn, sowie der Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg neue Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Expressgut und von Musterkoffern von Handlungsreisenden.

Der Nachtrag IV zu Tarif, Theil II, der Südbahn kann zum Preise von 20 Kreuzer, die übrigen Nachträge können kostenlos bei der Station Wien Südbahnhof (Cassa V) bezogen werden.

Wien, am 13. December 1895. [1006]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch im Namen der anderen betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Tarifes für die Ab- und Zustreifung von Frachtgütern ab und nach der Station Baden-Frachtenbahnhof zu, bezw. von den Wohnungen oder Magazinen resp. Geschäftslocalen der Parteien rücksichtlich des unten genannten Zustellungsbezirkes durch das Bureau für den Frachtgüter-Fahrdienst der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Baden.

Giltig bis auf Widerruf.

1. Gebiet der Stadt Baden und der Gemeinde Weikersdorf, erste Zone, u. zw. bis zum Rath'schen Krankenhause (incl.), ferner bis zur Pelzgasse, Eliasgasse und Elisabethstrasse (incl.) 12 Heller per 50 kg, wobei angefangene 50 kg für voll gerechnet werden. Die Minimalgebühr für eine Sendung beträgt 40 Heller.

2. Gebiet der Stadt Baden und der Gemeinde Weikersdorf, zweite Zone, u. zw. jenseits des Rath-schen Krankenhauses bis zum Canal, ferner Bergstrasse und Helenenstrasse bis zur Curanstalt Helenenthal (incl.), Vöslauerstrasse bis zum ersten Ziegelofen, Elisabethstrasse bis zur Weilburg (incl.), Braitnerstrasse bis zum Friedhof und Rohr 30 Heller per 50 kg, wobei angefangene 50 kg für voll gerechnet werden. Die Minimalgebühr für eine Sendung beträgt 60 Heller.

3. Für jene Güter, welche nach dem Tarife der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als sperrige Güter behandelt werden, wird ein Zuschlag von 50 pCt. eingerechnet.

Besondere Bestimmungen.

Von der Zustellung sind folgende Frachtgüter ausgeschlosssn:

1. welche an solche Parteien adressirt sind, die bei der Güterabfertigungsstelle in der Station Baden-Frachtenbahnhof das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Frachtsendungen im Allgemeinen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind;

2. gebrechliche, leicht verderbliche, besonders voluminöse und explosive Güter;

3. Frachtgüter, welche mit Nachnahmen in höheren Beträgen als österr. Währung Gulden 100 belastet sind, soferne nicht specielle Abmachungen mit dem Adressaten bestehen.

Die Organe des Bureau für den Frachtgüter-Fahrdienst der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Baden haben die Verpflichtung, die Ab- und Zustreifungstarife bei sich zu führen und dieselben über Verlangen den Parteien vorzuzeigen.

Allfällige Beschwerden hinsichtlich der Frachtgut-Ab- und Zustreifung sind bei dem Stationschef von Pfaffstätten, eventuell bei der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einzubringen.

Wien, am 15. December 1895. [1007]

Sonstige Nachrichten.

Ostdeutscher Gütertarif. (Nachtrag 1.) Mit Giltigkeit vom 1. December wurde der Nachtrag I zum Ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife u. s. w.

a) neue Entfernungen für die Stationen der Strecken: Arnswalde—Kallies, Kallies—Wulkow und Bromberg—Znin, sowie anderweitige Entfernungen für die Stationen der Strecke: Kallies—Harmelsdorf des Directionsbezirkes Bromberg;

b) neue Entfernungen für die Stationen des Directionsbezirkes Breslau der Strecken: Striegau—Maltsch und Goldberg—Schönau a. Katzbach, sowie für Christianstadt und Rückenwaldau, für die Stationen des Directionsbezirkes Kattowitz der Strecke: Ratibor—Troppau und für die Stationen des Directionsbezirkes Posen der Strecke: Lissa i. P.—Luschwitz und für Dachowo und Karzec;

c) Ergänzungen der Ausnahmetarife 1 für Holz und 10 für Getreide durch Aufnahme der vorstehend angegebenen Stationen, sowie Ergänzungen des Rohstofftarifs und Düngekalktarifs durch Aufnahme des Artikels „Kalkmehl aus Muscheln";

d) Berichtigungen.

Die in dem Nachtrag angegebenen Bedingungen des Ausnahmetarifes 6 b für Braunkohlen, Braunkohlencoaks und Braunkohlenbriquetts finden auch auf den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen u. s. w. des Gruppentarifs I Anwendung.

Der Nachtrag ist durch Vermittlung der Fahrkartenausgabestellen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg erhältlich.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgüter.) Die auf der Ausstellung von Geflügel, Geräthen und Futtermitteln am 30. November und 1. December in Bromberg ausgestellten, unverkauft bleibenden Thiere und Gegenstände werden auf den Strecken der Preussischen Staatseisenbahnen an die Versandtstation und den Aussteller frachtfrei zurückbefördert.

Zu diesem Zwecke ist der Originalfrachtbrief für den Hinweg und eine Bescheinigung des Ausstellungscomité vorzulegen, dass die Thiere und Gegenstände ausgestellt gewesen und unverkauft geblieben sind.

Die Rückbeförderung hat innerhalb vier Wochen nach Schluss der Ausstellung zu erfolgen.

In den Originalfrachtbriefen für die Hinsendung ist ausdrücklich zu vermerken, dass die mit demselben aufgegebenen Sendungen durchwegs aus Ausstellungsgut bestehen.

Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif 7, Theil I. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 8./20. November wurde zu dem Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7, Theil I, für Getreide, Oelsamen u. s. w. der II. Nachtrag herausgegeben. Er enthält Berichtigungen und neue Frachtsätze von verschiedenen russischen, für den Verkehr neu eröffneten Stationen der Rjäsan-Uralsker, Wladikawkas- u. s. w. Eisenbahn nach Königsberg, Memel und Pillau. Soweit die Tarifberichtigungen Erhöhungen der betreffenden Frachtsätze bedingen, gelten sie erst vom 20. December 1895 alten (1. Januar 1896 neuen) Stils. Druckstücke des Tarifnachtrages sind auf den Verbandstationen erhältlich.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. (Nachtrag VI.) Mit Wirksamkeit vom 15. November gelangte der Nachtrag VI zur Ausgabe, welcher enthält:

I. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen,
II. Ergänzung der Kilometertafel I,
III. Ergänzungen der Kilometertafel II,
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife,
V. Aenderung von Stationsnamen.
VI. Berichtigungen zum Tarifnachtrage V.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
2368	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refactie-Tabelle I

für den Frachtgüter-Verkehr

Wien-Ungarn oder vice versa,

giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1896.

Von oder nach **Wien**-Staatsbahnhof loco, Nordbahnhof loco, Nordwestbahnhof loco, Westbahnhof loco und transit (für Stationen von **Wien** bis **Salzburg, Passau** und **Simbach**, dann von **Klein-Reifling** [exclusive] bis **Amstetten** und **St. Valentin**), **Wien** Südbahnhof (Matzleinsdorf) loco, Wien-Aspangbahnhof loco, Wien-Donauquaibahnhof der k. k. österr. Staatsbahnen, dann **Stadlau** loco, **Floridsdorf** loco und **Nussdorf** loco.

Nach oder von **Budapest**-Westbahnhof, Budapest-Lipótváros, Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Kiterö, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-Südbahnhof loco, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota-Ujpest**.

Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 kg

Für Güter der Classe I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg vom Frachtsatze der Classe I	20
Für Güter, welche laut „Tarif Theil I", Abschnitt F, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	47
Für Güter der Classe A, bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe A	6
Für nachstehende Artikel bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	63

Butter und **Rindschmalz** (Pos. B—42 der Güter-Classification); **Druckerschwärze; Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güter-Classification); **Glaserkitt; Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen); **Cassen** und **Cassenschränke**, eiserne; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Seife**, gemeine, nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; **Schuhwichse; Weinstein**, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahme-Scheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2. c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien liquidirt werden, sind spätestens bis Ende April 1897 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt. Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich **nach** Ungarn bei der Direction der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief.
b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, verpackt, Porzellan, unverpackt, Bier, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, ferner feuergefährliche und explosive Güter, beladene und leere Möbelwagen.
c) Alle Güter, für welche **ermässigte** Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahme-Tarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahme-Scheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)
d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbands-Tarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahme-Scheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 c) und d) vorzulegenden Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2369	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refactie-Tabelle II

für den Frachtgüterverkehr

Wien-Ungarn oder vice versa,

giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1896.

Von oder nach **Wien** Staatsbahnhof loco, Nordbahnhof loco, Nordwestbahnhof loco, Westbahnhof loco und transit (für Stationen von **Wien** bis **Salzburg, Passau und Simbach,** dann von **Klein-Reifling** (exclusive) bis **Amstetten und St. Valentin, Wien** Südbahnhof (Matzleinsdorf) loco, Wien-Aspangbahnhof loco, Wien-Donauquaibahnhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, dann **Stadlau** loco, **Floridsdorf** loco und **Nussdorf** loco.

Nach oder von den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen, sowie nach **Kaschau** (kgl. ungar. St. B. und K. O. B.) und **Eperjes**, Station der K. O. B.,

exclusive der Stationen von **Dunakesz** bis **Marchegg**, von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza**, von **Dévénytó** bis **Stomfa**, von **Galánta** bis **Zsolna**, von **Galgócz-Lipótvár** bis **Pozsony**, von **Nagy-Szombat** bis **Szered**, von **Récse** bis **Szöllös**, von **Tepla-Trencsén-Teplicz** bis **Vlarapass**, von **Tótmegyer** bis **Nagy-Bélicz**, von **Párkány-Nána** bis **Balassa-Gyarmat**, von **Csata** bis **Léva**, von **Budaörs** bis **Bruck a. L.**, von **Györ** bis **Gyanafalva**, von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár**, von **Báttaszék** bis **Dombovár-Zákány-Zágráb-Fiume**, von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely**, von **Kukujevci-Erdöveg** bis **Vinkovce-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, endlich der Stationen von **Lónyabánya** bis **Ruttka**, die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, und der übrigen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 kg

Für Güter der Classe I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg vom Frachtsatze der Classe I	15
Für Güter, welche laut „Tarif Theil I", Abschnitt F, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B und C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	42
Für nachstehende Artikel, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II	58
Butter und **Rindschmalz** (Pos. B—42 der Güterclassification), **Druckerschwärze, Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güterclassification), **Glaserkitt, Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen), **Cassen** und **Cassenschränke**, eiserne, **Leder** und **Kunstleder**, (Imitationsleder), unverpackt, **Seife**, gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt, **Schuhwichse, Weinstein**, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).	

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Für die bis Ende Februar 1896 expedirten Quantitäten werden nur in dem Falle die Refactien liquidirt, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 ein **dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** als expedirt nachgewiesen wird, wie in der oberwähnten Winterperiode.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien liquidirt werden, sind rücksichtlich der bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1896 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März bis Ende November 1896 expedirten Sendungen spätestens bis Ende April 1897 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der königl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich **nach** Ungarn bei der Direction der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Ausgeschlossen von den Refachtien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief.

b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, verpackt, Porzellan, unverpackt, Bier, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, ferner feuergefährliche und explosive Güter, beladene und leere Möbelwagen.

c) Alle Güter, für welche **ermässigte** Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 c) und d) vorzulegenden Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

4. Auf Sendungen, welche auf Grund der in diesem Verordnungsblatte unter Position 2372 publicirten ermässigten Frachtsätze abgefertigt wurden, finden die vorstehenden Refactien keine Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2370	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refactie-Tabelle III

für den Frachtgüterverkehr

zwischen **österreichischen** und **ungarischen** Stationen

giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1896.

Von den österr. Stationen des Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifes (Theil II, Heft 1), sowie dazwischen liegenden Stationen.

a)

Nach **Budapest**-Westbahnhof, Budapest-Lipótváros, Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Kiterö, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest-Südbahnhof loco, **Promontor, Budafok,** Tétény und **Palota-Ujpest**

oder **vice versa.**

Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 kg	
Für Güter der Classe I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg vom Frachtsatze der Classe I	20
Für Güter, welche laut „Tarif, Theil I", Abschnitt F, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief vom Frachtsatze der Classe II	47
Für Güter der Classe A bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht vom Frachtsatze der Classe A	6
Für nachstehende Artikel bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht vom Frachtsatze der Classe II	63
Butter und **Rindschmalz** (Pos. B 42 der Güterclassification); **Druckerschwärze; Farbwaaren** (Pos. F 6 der Güterclassification); **Glaserkitt; Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen); **Cassen** und **Cassenschränke,** eiserne; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Seife,** gemeine, nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; **Schuhwichse; Weinstein,** roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari)	

b)

Nach oder von den Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Anschlussbahnen; jedoch **exclusive:**

α) der Stationen von **Nyiregyháza** bis **Csány** im Verkehre mit der Strecke **Stefanau—Triebitz;**

β) der Stationen von **Salgó-Tarján** bis **Végles-Szalatna und Fülek** bis **Sajó-Szt. Péter,** einschliesslich der Flügelbahnen, im Verkehre mit sämmtlichen Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft **nördlich** und **westlich** von **Brünn** (inclusive); sämmtlichen Stationen der k. k. priv. österr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn **nördlich** von **Znaim** (exclusive); sämmtlichen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen **nördlich** von **Soběslau** (inclusive), **nördlich** von **Protivin** (exclusive) und **nördlich** von **Eisenstein** (inclusive) und den Stationen der an diese drei Hauptlinien anschliessenden, in Böhmen gelegenen **Eisenbahnen,** jedoch exclusive der Station **Pilsen** (k. k. öst. St.B.):

γ) der Stationen von **Dunakesz** bis **Marchegg,** von **Dévény-Ujfalu** bis **Szakolcza,** von **Dévénytó** bis **Stomfa,** von **Galánta** bis **Zsolna,** von **Galgócz-Lipótvár** bis **Pozsony,** von **Nagy-Szombat** bis **Szered,** von **Récse** bis **Szöllös,** von **Tepla-Trencsén-Teplitz** bis **Vlarapass,** von **Tótmégyer** bis **Nagy-Bélicz,** von **Párkány-Nána** bis **Balassa-Gyarmat,** von **Csata** bis **Léva,** von **Budaörs** bis **Bruck a. d. L.,** von **Györ** bis **Gyanafalva,** von **Kis-Czell** bis **Székesfehérvár,** von **Báttaszék** bis **Dombovár-Zákány-Zágráb-Fiume,** von **Dráva-Szarvas** bis **Üszög-Pinczehely,** von **Kukujevci-Erdöveg** bis **Vinkovce-Brod-Sziszek** und der von letzterer Linie südlich abzweigenden Seitenlinien, der Stationen von **Lónyabánya** bis **Ruttka,** die Stationen der Flügel- und Seitenlinien inbegriffen, der Stationen von **Mád-Zombor** bis **Sátoralya-Ujhely-Kaschau,** von **Nyiregyháza** (exclusive) bis **Ungvár,** von **Kis-Majtény** bis **Marmaros-Sziget** und von **Királyháza** bis **Szomotor,** sowie der nördlich hievon liegenden Stationen, Stationen der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn,** der **Nyiregyháza-Mátészalkaer Localbahn** und der sub a) angeführten Stationen **rücksichtlich des Gesammtverkehres.**

Refactie in Kreuzern ö. W. pro 100 kg	
Für Güter der Classe I bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg vom Frachtsatze der Classe I	15
Für Güter, welche laut „Tarif, Theil I", Abschnitt F, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief vom Frachtsatze der Classe II	42
Für nachstehende Artikel bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht vom Frachtsatze der Classe II	58
Butter und **Rindschmalz** (Pos. B—42 der Güterclassification); **Druckerschwärze; Farbwaaren** (Pos. F—6 der Güterclassification); **Glaserkitt; Kerzen** aller Art (excl. Wachskerzen); **Cassen** und **Cassenschränke,** eiserne; **Leder** und **Kunstleder** (Imitationsleder), unverpackt; **Seife,** gemeine, nicht parfumirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt; **Schuhwichse; Weinstein,** roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari	

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend sub a) und b) angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Für die bis Ende Februar 1896 expedirten Quantitäten werden nur in dem Falle die Refactien liquidirt, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 **ein dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** als expedirt nachgewiesen wird, wie in der oberwähnten Winterperiode.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien liquidirt werden, sind rücksichtlich der bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1896 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 expedirten Sendungen spätestens bis Ende April 1897 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich **nach** Ungarn bei der Direction der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief.

b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, verpackt, Porzellan, unverpackt, Bier, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, ferner feuergefährliche und explosive Güter, beladene und leere Möbelwagen.

c) Alle Güter, für welche **ermässigte** Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 c) und d) vorzulegenden Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2371	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Refactie-Tabelle IV

für den Frachtgüterverkehr zwischen

Budapest-Westbahnhof, Budapest-Lipótváros, Budapest-Josefstadt, Budapest-Franzstadt, Budapest-Kitérö, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Hauptstädtische Communal-Lagerhäuser, Budapest-Kelenföld, O-Buda-Filatorigát, Budapest-Südbahnhof loco, **Promontor, Budafok, Tétény** und **Palota-Ujpest** oder **vice versa**

einerseits

und den nachbenannten Stationen der **k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**, der **k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn** und der **priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**

andererseits

giltig bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende November 1896.

Von den Frachtsätzen der nachstehenden Tarif-Classen	Refactie pro 100 kg in Kreuzern ö. W. im Verkehre mit: Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn südlich von Stauding und Friedland (die genannten Stationen inbegriffen), ferner Troppau und die Stationen Bisenz-Stadt, Ung.-Hradisch-Stadt und Ung.-Hradisch transit der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Friedek-Mistek	Golleschau	Oderberg K.F.N.B. und K.O.B.	Prossnitz, Olmütz, Sternberg	Teschen K.F.N.B. und K.O.B.
Für Güter der Classe I, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, vom Frachtsatze der Classe I	15	6	—	—	20	—
Für Güter, welche laut Tarif, Theil I, Abschnitt F, bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg in Classe II, bei Aufgabe in Quantitäten von mehr als 5000 kg in Classe A, B oder C eingereiht sind, bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, vom Frachtsatze der Classe II	43	28	—	21	47	—
Für Güter der Classe A, bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe A	3	3	—	—	—	—
Für nachstehende Artikel, bei Aufgabe von mindestens 8000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom Frachtsatze der Classe II: Butter und Rindschmalz (Pos. B-42 der Güterclassification), Cassen und Cassenschränke, eiserne, Druckerschwärze, Farbwaaren (Pos. F-6 der Güterclassification), Glaserkitt, Kerzen aller Art (exl. Wachskerzen), Leder und Kunstleder (Imitationsleder), unverpackt, Seife, gemeine, nicht parfümirte, Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt, Schuhwichse, Weinstein, roher und raffinirter (Weinsteinrahm, Cremor tartari).	59	43	17	37	63	13

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Liquidirung der vorstehend angeführten Refactien, welche von den bestehenden officiellen Frachtsätzen gewährt werden, erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate (resp. in den Fällen 2 c) und d) auch Original-Frachtbriefe), welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Für die bis Ende Februar 1896 expedirten Quantitäten werden nur in dem Falle die Refactien liquidirt, wenn von einem und demselben Versender in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 ein **dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** als expedirt nachgewiesen wird, wie in der oberwähnten Winterperiode.

Die Frachtdocumente, auf Grund welcher diese Refactien liquidirt werden, sind rücksichtlich der bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen spätestens bis Ende Mai 1896 und rücksichtlich der in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 expedirten Sendungen spätestens bis Ende April 1897 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente sind bei der Direction der königl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich **nach** Ungarn bei der Direction der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Ausgeschlossen von den Refactien sind:

a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief.

b) Lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, verpackt, Porzellan, unverpackt, Bier, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, ferner feuergefährliche und explosive Güter, beladene und leere Möbelwagen.

c) Alle Güter, für welche **ermässigte** Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden. (In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben, als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der in der gegenwärtigen Tabelle angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.)

d) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. Solche Sendungen, welche in einer inländischen Station zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufnahmescheinen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden.

3. Auf die Rückgabe der laut Punkt 2 c) und d) vorzulegenden Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2372	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Ermässigte Frachtsätze

für den Transport von **Stückgütern** und der in die **Wagenladungsclassen A), B)** und **C) rangirenden Artikel** als **Frachtgut** (Ausnahmen siehe unter den „Besonderen Bestimmungen") von **Wien** nach den in den nachstehenden Tabellen angeführten Stationen und **vice versa.**

Giltig bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1896, und zwar:
bis Ende Februar 1896 **im Rückvergütungswege;**
vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 **im Kartirungswege.**

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	II. Classe	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classen A), B) und C) bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von **Wien** priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn — Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.					
Baja	231	210	104	82	120	198
Bács-Almás	231	210	110	82	120	198
Báziás	295	274	155	115	171	262
Báttaszék	250	—	126	—	142	–
Dálja (Dalj)	273	252	125	89	141	240
Fehértemplom	316	292	166	—	189	277
Gombos-Bogojeva	273	—	125	89	141	240
Hidas-Bonyhád	250	—	126	—	142	217
Kalocsa	219	—	98	71	114	–
Karlócza (Karlovci)	279	258	131	93	147	246
Mehádia	363	—	—	—	292	—
Mitrovicz (Mitrovica)	305	—	152	107	168	—
Mitrovic-Szávapart (Mitrovica naoboli Savi)	305	—	152	107	168	
Mórágy	250	—	126	–	142	217
Nagy-Dorogh	219	—	98	71	114	—
Oravicza	352	318	—	—	215	301
Orsova	335	314	187	–	305	302
Pétervárad (Petrovaradin)	279	—	131	93	147	—
Szegzárd	225	—	101	74	117	192
Tolna-Mözs	225	—	101	73	117	192
Ujvidék	279	-	131	93	147	
Verbász-Kula	268	—	130	—	146	—
Versecz	337	—	—	—	204	-
Vukovár	279	258	128	91	144	246
Zimony (Zemun)	279	258	145	106	242	246
Zombor	253	232	118	85	134	220

Von oder nach	I. Classe (Normal-Classe)	Ermässigte Wagenladungs-Classen A	Ermässigte Wagenladungs-Classen B	Güter der Classen A), B) und C) bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Güter aller Art bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	nach oder von **Wien** priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn, „ Südbahn Matzleinsdorf — Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern ö. W.				
Eszék (Osiek)	279	128	91	144	—
Eszék-Alváros (Osiek dolnjigrad	279	128	91	144	242
Pécs	–	—	—	161	–
Villány	263	126	98	142	230

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Besondere Bestimmungen.

1. Für die in der **Winterperiode** bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen werden die Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der **Sommerperiode** vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 **ein dreimal so grosses Quantum in derselben Richtung** auf Grund der in diesen Tabellen enthaltenen Frachtsätze expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode.

Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, resp. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt.

Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, resp. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende April 1897 vorzulegen.

Die auf Sendungen **von** Ungarn **nach** Oesterreich bezüglichen Frachtdocumente **sind** bei der **Direction** der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest und die Frachtdocumente über die Sendungen **von** Oesterreich **nach** Ungarn bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien vorzulegen.

2. Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze für **Güter aller Art** ist die Partei verpflichtet, die Sendungen ein- und abzuladen.

3. Die ermässigten Frachtsätze werden **nicht** angewendet: für **lebende Thiere, Mineralwasser in Flaschen, unverpackt, Porzellan, unverpackt, feuergefährliche und explosive Güter, beladene und leere Möbelwagen.**

4. Auf Sendungen, welche im Verkehre **mit Wien** auf Grund der in diesen Tabellen angeführten ermässigten Frachtsätze abgefertigt werden, finden die in diesem Verordnungsblatte unter Position 2369 rücksichtlich der Strecke Budapest (Köbánya)—Wien (Refactie-Tabelle II) **publicirten Begünstigungen keine Anwendung.**

In den südlich ab Budapest gelegenen Stationen werden die ermässigten Frachtsätze nur dann angewendet, wenn die Sendungen dortselbst zur Auf- oder Abgabe gelangen. Diese Beschränkung erstreckt sich nicht auf solche Sendungen, welche per Bahn in einer in der vorliegenden Begünstigung einbezogenen Station anlangen und per Schiff weiterbefördert werden oder umgekehrt, ferner auf Sendungen von oder nach den Stationen der Baja-Zombor-Ujvidéker Localbahn, welche in Baja oder Zombor auf die Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen oder vice versa übergehen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2373	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art, bei Aufgabe als Frachtgut	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf, Marchegg	Budapest-: dunaparti teher-pályaudvár, Józsefváros, fövámház (Hauptzollamt), fövárosi közraktárak, Ferenczváros, kitérö, nyugoti-pályaudvár (Westbahnhof), Lipótváros, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco; Ó Buda-Filatorigát; oder vice versa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1896	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	112 kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		1. Bei Inanspruchnahme dieses ermässigten Kartirungssatzes hat die Partei das Ein- und Ausladen auf eigene Kosten zu bewerkstelligen. 2. Dieser ermässigte Frachtsatz findet keine Anwendung auf lebende Thiere, feuergefährliche, sowie explosive Güter, ferner auf Bier, frisches Obst, Gemüse und Grünzeug, verpackt, und auf unverpacktes Porzellan

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2374	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classen I und II	Brünn St.E.G. oder K.F.N.B. Hotzendorf Olmütz Prossnitz Sternberg Zauchtl oder vice versa	Budapest-{dunaparti tehér-pályaudvár, fövárosi közraktárak, fövámház (Hauptzollamt), Józsefváros, Ferenczváros, Kitérö, nyugoti-palyaudvar (Westbahnhof), Lipótváros, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco} Ó-Buda-Filatorigat	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1896	Localtarife, bezw. Theil II, Heft 2 (directe Frachtsätze des österr.-ungar. Eisenbahnverbandes)	Verschieden	kr. a) 180·0 215·5 209·0 212·5 215·5 221·0	Verschieden	Bis Ende Februar 1896 im Rückvergütungswege, in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 im Kartirungswege	*)	
				Brünn St.E.G. oder K.F.N.B. Hotzendorf Olmütz Prossnitz Sternberg Zauchtl oder vice versa	Budapest-{dunaparti tehér-pályaudvár, fövárosi közraktárak, fövámház (Hauptzollamt), Józsefváros, Ferenczváros, Kitérö, nyugoti-palyaudvár (Westbahnhof), Lipótváros, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco} Ó-Buda-Filatorigat	b) 10000 kg				b) 174·0 204·5 198·5 202·0 204·5 209·5				

*) Für die in der Zeit bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von ein und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 ein dreimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode. Die Liquidirung der Differenzen zwischen den auf Grund der factisch angewendeten und gegenwärtigen ermässigten Frachtsätzen resultirenden Transportgebühren für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, resp. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen und auf welchen bahnämtlich bestätigt sein muss, dass das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen in den österreichischen Stationen von der Partei besorgt wurde. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1897 vorzulegen.

Die Frachtdocumente bezüglich der Sendungen von Ungarn nach Oesterreich sind an die Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest, bezüglich der Sendungen von Oesterreich nach Ungarn an die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien einzusenden.

Anmerkung. Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern der Classen I und II, welche nach der Güterclassification des Theiles I bei Auflieferung in jeder Menge nach diesen Tarifclassen berechnet werden und aus Gütern anderer Wagenladungsclassen gelangen die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung billigerer Gebühren ergibt. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien.

Zur Bildung von Wagenladungen im Sinne des Nebenstehenden dürfen solche Güter nicht verwendet werden, welche zum Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind. Für die Beförderung lebender Thiere finden die obigen Wagenladungs-Frachtsätze keine Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2375	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisennägel	Troppau	Budapest- nyugoti pályaudvar (Westbahnhof), Lipótváros, Józsefváros, dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Kelenföld, déli vasut (Südbahnhof) loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1896	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarife, Theil II, Heft 2 (directe Frachtsätze)		130 kr.		Bis Ende Februar 1896 im Rückvergütungswege. Vom 1. März bis Ende November 1896 im Kartirungswege	Für die in der Winterperiode bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 ein dreimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode	Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen.*)
			Zink, roh Zinkblech	Mähr.-Ostrau	Budapest- dunaparti teherpályaudvar, fővárosi közraktárak, Józsefváros, Lipótváros, nyugoti pályaudvar, Kelenföld, Südbahnhof loco, Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe in beliebigen Mengen				kr. 149				
						Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				139				
						Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen				133				
						Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				133				

*) Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1897 vorzulegen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2376	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Frachtgüter der Classe I b) " " " II	Troppau	Budapest-Kelenföld	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Auf- und Abladen der Sendungen durch Arbeitskräfte, bezw. auf Kosten der Parteien	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarife	Verschieden	a) — b) 244·5 kr.		Im Kartirungswege		Die nebenbezifferten ermässigten Frachtsätze finden auf lebende Thiere und explosive Güter, ferner auf beladene und leere Möbelwagen keine Anwendung
				Friedek-Mistek	Budapest-Kelenföld					a) 225·0 kr. b) 222·5 kr.				
				Troppau	Budapest- dunaparti teherpályaudvar, Józsefváros, fővárosi közraktárak, fővámház, Ferenczváros, Kiterő, nyugoti pályaudvar (Westbahnhof), Lipótváros					a) 239·5 kr. b) 235·5 kr.				
				Friedek-Mistek						a) 216·0 kr. b) 213·5 kr.				
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	2377
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Porzellan, Steingutwaaren, Fayence aller Art, verpackt
für die Transportstrecke von	Tannwald, Schlackenwerth, Reichenberg, Raspenau-Liebwerda, Neusattl, Klösterle, Friedland i. B., Falkenau a. d. Eger, Eger, Chodau, Carlsbad
nach	Budapest-dunaparti teherpályaudvár „ -Józsefváros „ -nyugoti pályaudvár (Westbahnhof) „ -Lipótváros „ -Kelenföld „ -déli vasut (Südbahnhof) loco Ó-Buda-Filatorigát und Palota-Ujpest
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife, resp. Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1, und Anhang zu demselben
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	235 kr. (Tannwald), 265 kr. (Schlackenwerth), 247 kr. (Reichenberg), 252 kr. (Raspenau-Liebwerda), 254 kr. (Neusattl), 250 kr. (Klösterle), 253 kr. (Friedland i. B.), 249 kr. (Falkenau a. d. Eger), 228 kr. (Eger), 256 kr. (Chodau), 262 kr. (Carlsbad)
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Verschieden
Art der Durchführung	Bis Ende Februar 1896 im Rückvergütungswege. Vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Für die in der Winterperiode bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 ein dreimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode. Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1897 vorzulegen. Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. Für eventuellen Bruch wird Seitens der Bahnverwaltung keine Haftung übernommen
Besondere Bemerkungen	Der fixe Portozuschlag für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn kommt nicht zur Berechnung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2378	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker	Adlerkosteletz Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) Austerlitz Bedihošt Bisenz-Pisek Böhm. Leipa Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B. Caslau Chybi Chropin Dobrowitz Dobřenitz-Sirowatka Doudleb Göding Hohenau Hullein Kanitz-Eibenschitz Kojetein Kuttenberg (Stadtbahnhof) Leipnik Lundenburg Mähr.-Ostrau Moravan Nestomitz (Zuckerfabrik) Neubidschow Olmütz Peček Prerau Rohatetz Rohrbach-Seelowitz Rossitz (Oe.N.W.B.) Sedletz-Kuttenberg Segen Gottes Schönpriesen Slatinan Smiřitz Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik) Ung.-Ostra Wlkawa	Budapest- { nyugoti pályaudvár (Westbahnhof), Lipótváros, Józsefváros, dunaparti-teherpáliaudvar, fövárosi közraktárak, Kelenföld, Südbahnhof loco } Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende November 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Theil II. Tarifheft 1. und Theil II, Heft 2 (directe Frachtsätze)		Kreuzer 144·3 170·0 112·8 115·7 101·9 186·0 105·0 135·6 132·0 112·5 146·0 146·2 144·0 98·7 92·3 109·0 105·0 111·7 142·1 113·8 95·4 124·8 134·7 170·0 145·6 114·9 146·1 111·4 99·8 102·1 137·6 137·1 120·0 170·0 139·2 147·5 104·0 106·4 144·6		Im Kartirungswege		
2379	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Baja Brod Eszék Mitrowicz Orsova Szeged Temesvár-Józsefváros Temesvár-Gyárváros Ujvidék Verbász-Kula Zombor Zenta	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 4, Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 1, Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverkehr, Theil II, Heft 1		Kreuzer 76 110 83 95 129 94 110 110 86 82 82 86		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze von Brod und Eszék nach Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit Wien-Matzleinsdorf

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2380	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Vinkovci	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Tarifheft 4, Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 1		93 kr.		Bis Ende Februar 1896 im Rückvergütungswege; vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 im Kartirungswege	Für die in der Winterperiode bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Versender während der Sommerperiode vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 ein dreimal so grosses Quantum im Verkehre mit den Stationen Budapest, Györ, Komárom-Ujszöny, Pozsony, Marchegg und Wien expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode. Die Differenz zwischen den auf Grund der factisch angewendeten und der gegenwärtigen ermässigten Frachtsätze resultirenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedirten Sendungen wird auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen, liquidirt. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden bahnämtlichen Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1897 vorzulegen. Die Frachtsätze von Vinkovci nach Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit Wien (Matzleinsdorf)	
				Versecz						116 kr.				
				Topleez						129 kr.				
				Oravicza						122 kr.				
				Ó-Pazua						99 kr.				
				Karánsebes						129 kr.				
				India						92 kr.				
				Bács-Almás						88 kr.				

2381 — **Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft** — Betheiligten Bahnverwaltungen

Bei Sendungen, welche auf Grund der in den directen Auslandstarifen für den Verkehr mit solchen ungar. Stationen enthaltenen Frachtsätze abgefertigt werden, für welche in den in diesem Verordnungs-Blatte sub Pos. Nr. 2368 und 2369 publicirten Refactie-Tabellen I und II Nachlässe vorgesehen sind, werden jene Differenzen rückvergütet, welche zwischen den directen Frachtsätzen und jenen Transportgebühren resultiren, welche sich ergeben, wenn die Sendungen in Wien mit Berücksichtigung der in diesen Refactie-Tabellen angeführten Refactien umkartirt worden wären.

Diese Begünstigung gilt unter Aufrechthaltung sämmtlicher auf vorerwähnte Refactien bezughabenden Bedingungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1896.

Die Eisenbahn-Verwaltungen behalten sich das Recht vor, diese Begünstigung wann immer mit einer sechswöchentlichen Kündigungsfrist aufzuheben.

Die Differenzen werden gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe und Original-Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente bis spätestens Ende April 1897 vorzulegen sind, liquidirt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2382	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Margitfalu	Graz Südbahn transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen via Zsolna—Pozsony—Porpácz—Gyanafalva instradirt werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	72·7 kr.		Im Kartirungswege		
2383	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Chromsaures Kali und Natron als Frachtgut	Hrastnigg	Bludenz Bregenz Buchs Dornbirn Feldkirch Frastanz Götzis Hard-Fussach Hohenems Lauterach Lindau Stadt Lindau Rgrbhf. Lustenau Nendeln Nenzing Rankweil Schaan-Vaduz Schwarzach St. Margrethen Strassenhaus	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 157·8 170·8 166·6 168·1 162·6 161·7 165·3 170·5 166·4 169·9 173·0 172·3 171·4 165·0 160·2 163·5 166·1 168·8 171·9 159·1		Im Kartirungswege		
2384	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rübensamen russischer Herkunft	a) Brody (Bhf.) transit b) Nowosielitza (Bhf.) transit c) Podwoloczyska (Bhf.) transit	Bis zum Schnittpunkte (Schnitt-Tafel A des Ausnahmetarifes 7 A, bezw. des allgemeinen Classentarifes (Specialtarif A 2) für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr) nach Deutschland und darüber	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen nach der deutschen Bestimmungsstation oder über eine solche hinaus lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr	a) Mark 2·07 b) " 2·86 c) " 2·45 der Schnitt-Tafel A des Ausnahmetarifes 7 A, bezw. des allgemeinen Classentarifes (Specialtarif A 2)	a) Mark 1·31 b) " 1·91 c) " 1·64	a) Mark 0·76 b) " 0·95 c) " 0·81	Im Kartirungswege		Die Ermittlung der Gesammtfrachtsätze bis zur deutschen Bestimmungs-, bezw. Uebergangsstation erfolgt in der Weise, dass an die vorstehend zugestandenen Schnittsätze die Schnittsätze der Schnitt-Tafel B des allgemeinen Classentarifes für den Nordd.-Galiz.-Südwestrussisch. Grenzverkehr, und zwar bei Frachtzahlung für mindest. 5000 kg die des Specialtarifes A 2, und bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg jene des Specialtarifes I, angestossen werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2385	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische, bei Bezahlung der Fracht nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Staab, Nürschan und Littitz, Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Lindau transit, sowie nach schweizerischen Stationen	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen (Theil VI) des Oesterreich-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1892	Verschieden	Verschieden	4 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die einreichende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1897 vorzulegen sind,	
2386	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Pflaumen, getrocknete, russischer Herkunft, in Fässern, Fässchen, Körben, Kübeln, Säcken und Kisten	Nowosielitza (k.k.St.Bhf.) transit	Granica transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica trs. bestehenden, das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	159 kr.	93 kr.	66 kr.	Im Kartirungswege		
2387	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Quarz (Kies), auch gebrannt und gemahlen (Quarzmehl)	Vohenstrauss, Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen	Karlsbad Chodau Klösterle Neusattl Schlackenwerth	Die Frachtsätze kommen nur für den Versandt aus Bayern bei Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewicht des gestellten Wagens (mindestens aber für 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief) zur Anwendung. Ergibt jedoch die Berechnung nach den Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Specialtarifes III, soweit solche vorhanden sind, eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben	Vom 1. Februar 1896 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1896	Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Gütertarifes, giltig vom 1. Februar 1894		in Mark 0·54 0·52 0·65 0·50 0·58		Im Kartirungswege		Der Ausnahmetarif Nr. 59 für die Beförderung von Quarz, auf Seite 9 des Nachtrages I zu Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Gütertarifes vom 1. Februar 1894 wird hiedurch aufgehoben und ersetzt
				Tirschenreuth,	Karlsbad Chodau Klösterle Neusattl Schlackenwerth					0·43 0·42 0·55 0·40 0·48				
				Arzberg,	Karlsbad Chodau Klösterle Neusattl Schlackenwerth					0·36 0·34 0·47 0·32 0·40				

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2388	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zucker aller Art	a) Brody (Bhf.) transit b) Podwołoczyska (Bhf.) transit c) Nowosielitza (Bhf.) transit	Krakau transit. für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit seewärts. bezw. nach Breslau-Oderumschlag zur Weiterbeförderung nach Stettin transit seewärts	Bei Aufgabe mit directen Frachtbriefen von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr	a) 137 b) 168 c) 200 Antheile in Pfennig	a) 92 b) 112 c) 134 Antheile in Pfennig	a) 45 b) 56 c) 66 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza, auf welchen Reclamant als Empfänger erscheinen muss, ferner der auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Brody, Podwołoczyska und Nowosielitza nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, dann der Schiffsconnossements über die Beförderung zur See ab den deutschen Häfen. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1897 in Vorlage zu bringen	
2389	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Gaskohlen	Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken:		1. Einhaltung der Bestimmungen der in der 9. Rubrik angeführten Tarife. 2. Die Sendungen müssen auf Grund der bestehenden Kohlen-Ausnahmetarife direct abgefertigt werden und an Gasfabriken adressirt sein. 3. Müssen im Laufe des Jahres 1896 nach Bozen-Gries, Innsbruck und Salzburg zusammen von einem Versender mindestens 400 Wagenladungen verfrachtet werden.	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Theil V, Heft Nr. 1 vom 1. Jänner 1894 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, sowie Kohlentarif Nr. 8 vom 1. April 1893	Verschieden	in Mark	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die gegenüber den ermässigten Sätzen bezahlte Mehrfracht wird von der General-Direction der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe zurückbezahlt	
				Altenwald	Bozen-Gries					1·76				
				Camphausen						1·77				
				Dechen						1·75				
				Dudweiler Grube						1·77				
				Heinitz						1·75				
				Kreuzgraben						1·77				
				Maybach						1·77				
				Sulzbach Grube						1·76				
				Altenwald	Innsbruck					1·38				
				Camphausen						1·39				
				Dechen						1·42				
				Dudweiler Grube						1·38				
				Heinitz						1·42				
				Kreuzgraben						1·39				
				Maybach						1·40				
				Sulzbach Grube						1·39				
				Altenwald	Salzburg					1·22				
				Camphausen						1·22				
				Dechen						1·20				
				Dudweiler Grube						1·22				
				Heinitz						1·20				
				Kreuzgraben						1·22				
				Maybach						1·22				
				Sulzbach Grube						1·21				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer ö. W.				
2390	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Bielitz	Zsolna	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr	Directe Frachtsätze bestehen nicht	48·5		Im Kartirungswege		
2391			Cement der Pos. C-5 der Güter-Classification des Tarifes, Theil I	Szczakowa	Orló transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens				40·2				
2392			Stückgüter der Classe I	Sól	a) Csácza b) Zsolna	Aufgabe in beliebigen Mengen				a) 30 b) 49				
			Stückgüter der Classe II							a) 27 b) 45				
			Güter der Wagenladungs-Classe A			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				a) 24 b) 34				
			Holz der Position H-19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I							a) 14 b) 18				
			Holz der Position H-20, 1 u. 6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I							a) 12 b) 16				Die Frachtsätze für Holz der Pos. H-20-6 finden nur beim Bezuge der Sendungen durch eine Grube Anwendung
2393			Ziegel der Pos. Z-1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Saybusch-Zabłocie	Zzolna	Bezahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen der Sendungen ist durch die Partei zu bewerkstelligen. Die Sendungen müssen an die Kunstdünger- und Chemikalien-Fabrik „Hungaria" in Zsolna adressirt und zum weiteren Ausbaue derselben bestimmt sein			24 kr.	13·5	10·5 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2394	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Leere gebrauchte Mineralölfässer aller Art	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1896 genannten Bahnlinien	Floridsdorf und Wien St.E.G.	Bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer unter der Bedingung, dass mindestens 60 Stück Petroleum- oder sonstige Mineralölfässer pro Frachtbrief und Wagen aufgegeben und durch die Arbeitskräfte der Partei eingeladen, bezw. ausgeladen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes II unter Durchrechnung derselben auch für nicht zusammenhängende Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1897	
2395	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Güter des Ausnahmetarifes Nr. 14a (ausgenommen Malz)	Prag (Bubna) B.E.B. transit Prag (Smichow) B.E.B. transit Smichow k.k.Oe.St.B. transit		1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief. 2. Einhaltung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis zur tarifmässigen Durchführung, bezw. Ende December 1896	Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. October 1886 sammt Nachträgen	Mark	Mark	Mark	Rückvergütung	Bei mit directen Frachtbriefen beförderten Sendungen auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich baglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bei in Prag (Bubna), Prag (Smichow) B.E.B. oder in Smichow k.k.Oe.St.B. reexpedirten Sendungen ausser diesen Documenten hinsichtlich des Transportes von Prag, bezw. Smichow noch die auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Prag (Bubna), bezw. Prag (Smichow) oder Smichow, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1897	Die in diesen Rhein-, bezw. Main-Umschlagsstationen zur Erhebung gelangenden Ueberführungsgebühren sind in den nebenstehenden Frachtsätzen nicht enthalten. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtermässigung
					Gustavsburg transit				1·70	1·66	0·04			
					Frankfurt a. M. transit und Frankfurt a. M. Hafen				1·63	1·59	0·04			
					Mainz Hafen und Kastel Hafen				1·71	1·67	0·04			
					Ludwigshafen a. Rh. transit und Mannheim transit				1·72	1·68	0·04			

2396 B.E.B.

Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896, gelangt für die zur Neuanlage eines Blockwalzwerkes in Unter Rothau dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Annathal Rothau bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2397	Oesterr. Nordwestbahn		Getreide und Hülsenfrüchte (Position G–13 laut Tarifthail I vom 1. Jänner 1893)	Ungarischen Stationen, welche via Marchegg oder via Bruck a. L. bezw. via Wien instradiren	Swarow, Tannwald	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil III, Heft 1, vom 1. August 1892	Verschieden	Verschieden		1·4 (ein und vierzehntel) kr. ö. W.		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamationsberechtigte Firma als alleinige Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe	Die Rückvergütungsansprüche sind längstens bis Ende Februar 1897 geltend zu machen
									kr.	Kreuzer a)	Kreuzer b)	Kreuzer a)	Kreuzer b)			
2398	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Zucker der Classe II	Časlau	Jungbunzlau transit für B.N.B.	a) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	41	38	33	3	8	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Ende Februar 1897	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Doudleb					67	60	48	7	19			
				Neubidschow					43	40	33	3	10			
				Rossitz					52	49	33	3	19			
				Sedletz-Kuttenberg					36	34	33	2	3			
				Slatinan					60	57	41	3	19			
				Časlau	Okřisko transit für St.E.G.				56	51	40	5	16			
				Dobrowitz					86	73	53	13	33			
				Doudleb					103	83	70	20	33			
				Neubidschow					84	72	51	12	33			
				Rossitz					73	64	40	9	33			
				Sedletz-Kuttenberg					60	54	40	6	20			
				Slatinan					66	59	40	7	26			
				Wlkawa					81	70	48	11	33			
				Časlau	Sigmundsherberg transit für k.k.St.B.				108	88	56	20	52			
				Dobrowitz					138	107	69	31	69			
				Doudleb					131	118	62	13	69			
				Neubidschow					136	106	67	30	69			
				Rossitz					125	99	56	26	69			
				Sedletz-Kuttenberg					112	91	60	21	52			
				Slatinan					118	95	56	23	62			
				Wlkawa					133	104	64	29	69			
				Časlau	Wichstadtl-Lichtenau transit für M.G.B.				76	69	59	7	17			
				Dobrowitz					74	71	61	3	13			
				Neubidschow					60	55	47	5	13			
				Rossitz					44	42	38	2	[illegible]			
				Sedletz-Kuttenberg					70	66	57	4	13			
				Slatinan					52	50	44	2	8			
				Wlkawa					69	66	59	3	10			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2399	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kokes	Siehe nebenstehende Tabelle		Die Sendungen nach Hieflau und Zeltweg müssen mit directen Frachtbriefen aufgeliefert werden, welche die Routenvorschrift „über Halbstadt—Starkotsch—Kolin—Prag St.E.G.“ tragen. Im Uebrigen unter Aufrechthaltung der Bedingungen der citirten Tarife	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Niederschlesischer Kohlen etc.-Tarif nach den westlichen Linien der k.k.St.B. etc. vom 1. November 1892; Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889 und nach der St.E.G. vom 1. Jänner 1889	Siehe nebenstehende Tabelle			Ad Pos. a) und b) im Kartirungswege, ad c) bis i) im Rückvergütungswege, und zwar gelten die Nachlässe ad c) und d) von den ad a) und b) im Kartirungswege zugestandenen Frachtsätzen, jene ad e), f), g) und h) von den directen Frachtsätzen des citirten Tarifes vom 1. November 1892 und endlich jene ad i) von den directen Frachtsätzen der citirten Tarife vom 1. Juni 1889 und 1. Jänner 1889	Ad c) bis i) bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1897 consignirt vorzulegen	Sollten sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die Frachtsätze der citirten Tarife ermässigen, so verringern sich die gewährten Nachlässe in gleichem Ausmasse. Eine Erhöhung der zugestandenen Nettosätze, bezw. Verringerung der gewährten Nachlässe tritt nur ein, wenn die in den citirten Tarifen eingerechneten ausländischen Antheile sich erhöhen sollten. Durch die Einführung grösserer Courskürzungen im Rahmen der citirten Tarife ermässigen sich in gleichem Ausmasse die zugestandenen Nettosätze und gleichermassen erhöhen sich dieselben bei Wegfall der gegenwärtig giltigen Courskürzungen oder Einführung von Courszuschlägen

Position	Nach	Von: Friedenshoffnunggrube B.F. – Frachtsatz	Friedenshoffnunggrube B.F. – Zugestandener	Friedenshoffnunggrube B.F. – Nachlass	Friedenshoffnunggrube N.M. – Frachtsatz	Friedenshoffnunggrube N.M. – Zugestandener	Friedenshoffnunggrube N.M. – Nachlass	Glückhilfgrube N.M. – Frachtsatz	Glückhilfgrube N.M. – Zugestandener	Glückhilfgrube N.M. – Nachlass	Egmontschacht und Mayrauschacht – Frachtsatz	Egmontschacht und Mayrauschacht – Zugestandener	Egmontschacht und Mayrauschacht – Nachlass	Gustav- und Abendröthegrube – Frachtsatz	Gustav- und Abendröthegrube – Zugestandener	Gustav- und Abendröthegrube – Nachlass
		in Kreuzern ö. W. Noten per 100 kg														
a)	Hieflau	88·3	79·3	9·0	87·6	78·6	9·0	87·6	78·6	9·0	86·2	77·2	9·0	86·6	77·6	9·0
b)	Zeltweg	99·6	90·6	9·0	98·9	89·9	9·0	98·9	89·9	9·0	97·5	88·5	9·0	97·9	88·9	9·0
c)	Hieflau	79·3	69·9	9·4	78·6	69·3	9·3	78·6	69·3	9·3	77·2	68·1	9·1	77·6	68·5	9·1
d)	Zeltweg	90·6	80·3	10·3	89·9	79·7	10·2	89·9	79·7	10·2	88·5	78·5	10·0	88·9	78·9	10·0
e)	Assling	117·0	99·3	17·7	116·3	98·6	17·7	116·3	98·6	17·7	114·9	97·0	17·9	115·3	96·5	18·8
f)	Jauerburg	117·0	99·5	17·5	116·3	98·8	17·5	116·3	98·8	17·5	114·9	97·2	17·7	115·3	96·7	18·6
g)	Lees-Veldes	118·0	100·3	17·7	117·3	99·6	17·7	117·3	99·6	17·7	115·9	98·0	17·9	116·3	97·5	18·1
h)	Nach allen im citirten Tarife vom 1. November 1892 enthaltenen, über Gaisbach-Wartberg hinaus gelegenen Stationen der k.k.St.B. mit Ausnahme der unter a) bis g) angeführten, der Stationen Přibram, Březnitz, Klein-Schwechat und aller jener Stationen, welche im Tarife vom 1. November 1892 den Courskürzungs-Buchstaben B tragen (siehe Tarifnachtrag II unter II)	Verschieden	Verschieden	15·9	Verschieden	Verschieden	15·9	Verschieden	Verschieden	15·9	Verschieden	Verschieden	16·1	Verschieden	Verschieden	17·0
i)	Prag transito mit der Bestimmung nach über Gaisbach-Wartberg gelegenen, im citirten Tarife vom 1. November 1892 nicht enthaltenen Stationen der k.k.St.B.			21·0			21·3			21·2			21·8			22·7

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2400	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Coaks und Kohlenziegel (Briquets)	Schwadowitz-Eipel	Klein-Schwechat	**Bis zu einem Maximalquantum von 8000 metr. Tonnen.** Aufrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes I des Localtarifes der Oe.N.W.B. etc. vom 1. August 1883, resp. des Nachtrages I A vom 1. Jänner 1894	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883, Gebührentarif für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	63·0 kr. ö. W. N.	41·1 kr. ö. W. N.	21·9 kr. ö. W. N.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2401	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf	Dzbell-Jessenetz	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Tarifbestimmungen. Instradirung über Aussig (St.E.G.)—Triebitz	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kronen pro 10000 kg 137·6 138·8 136·8 136·0 139·8 130·8 132·2 130·0 136·8 134·4 139·4 129·6 136·0		Im Kartirungswege		Die Schleppbahngebühr ist in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B. Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Dux und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Tep'itz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf	Kornitz					123·6 124·8 122·8 122·0 125·8 116·8 118·2 116·0 122·8 120·4 125·4 115·6 122·0				
2402	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin (k.k.St.B.) Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.) Dux und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf	Dzbell-Jessenetz und Kornitz	**500 Tonnen Minimalquantum.** Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen Tarifbestimmungen Instradirung über Aussig (St.E.G.)—Triebitz	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ermässigte Kartirungsfrachtsätze laut vorstehender Kundmachung	Verschieden	Verschieden	11·2 11·2 11·2 11·2 11·2 9·0 9·6 8·6 11·2 11·2 11·2 8·6 11·2	Im Rückvergütungswege	Bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis längstens Ende März 1897 einzubringen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2403	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Grubenholz der Position H—20 6 und Grubenholz der Position H—21 a des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Zwittau Abtsdorf Leitomischl Triebitz (St.E.G.)	Střebichovic-Vinařic (einschliesslich des Zuschubes zu den mit dieser Station verbundenen Rangierbahnhöfen Ronnaschacht, Tuhaň und Libušín)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	36 kr.		Im Kartirungswege		
2404	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		K a l k	Kalk-Podol Prachovic Kostelec-Vižec	Pardubic (St.E.G.) transit (für Sendungen nach Stationen der S.N.D.V.B. und der B.C.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	kr. 17·9 17·5 16·3	kr. 14·4 14·4 14·4	kr. 3·5 3·1 1·9	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	Die bezüglichen Sendungen müssen mit directen, nach Stationen der S.N.D.V.B. oder der B.C.B. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
2405	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Steine, welche laut Tariftheil I, Abtheilung B, des Tarifes für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. Februar 1895 nach Specialtarif III tarifiren	Nachod	Halbstadt transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband			2 kr.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
2406	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Regiegüter der Böhmischen Commercialbahnen, und zwar: a) Güter der Classen B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3 b) Güter der Classen I, II und A	Auf den Linien der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	a) 0·6 kr. pro Tonne und Kilometer plus 30 kr. Manipulationsgebühr pro Tonne b) 1 Kreuzer pro Tonne und Kilometer plus 40 kr. Manipulationsgebühr pro Tonne		Im Abrechnungs- oder Kartirungswege		Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Böhm. Commercialbahnen bestimmt und an Organe dieser Verwaltung adressirt sein. Bei Regiesendungen v o n Stationen der Böhm. Commercialbahnen müssen die Organe dieser Verwaltung als A u f g e b e r erscheinen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2407	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schieferthon (Thonschiefer), gebrannt oder geröstet als Frachtgut						kr.	kr.	kr.			
				Hrabovka transit	Zliv	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	33	31	2	Im Kartirungswege		
				Littitz	Zliv				26	25	1			
				Rakonitz	Zliv				32	30	2			
				Smichow	Zliv				32	30	2			
2408	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	Triest	Buchs transit für Sendungen mit der Bestimmung nach schweizerischen Stationen, und zwar: Aathal	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenztarifes und mit directen nach nebenbezeichneten schweizerischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Auf den Frachtbriefen muss die Instradirung via Buchs, bezw. via St. Margarethen vorgeschrieben werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, sofern nicht früher Einführung im Tarifwage erfolgt	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893	217	194	23	Im Kartirungswege		
					Adlisweil				217	202	15			
					Bauma				232	195	37			
					Dietikon				232	186	46			
					Gibswyl				232	186	46			
					Lachen				232	204	28			
					Langnau				217	186	31			
					Rapperswyl				217	193	24			
					Rütti (Zürich)				217	195	22			
					Siebnen-Wangen				232	210	22			
					Thalweil				217	187	30			
					Uster				217	197	20			
					Uznach				232	219	13			
					Wädensweil				217	186	31			
					Wald				232	195	37			
					Wetzikon				217	195	22			
					Wollishofen				217	186	31			
					Zürich (Hptbhf.)				217	186	31			
					St. Margarethen transit für Sendungen mit der Bestimmung nach schweizerischen Stationen, und zwar: Aadorf				240	238	2			
					Baden				225	191	34			
					Brugg				225	191	34			
					Bülach				225	205	20			
					Embrach				225	211	14			
					Glattfelden				225	206	19			
					Kempthal				225	214	11			
					Kollbrunn				240	223	17			
					Rykon				240	223	17			
					Turbenthal				240	215	25			
					Turgi				225	191	34			
					Töss				225	223	2			
					Wallisellen				225	195	30			
					Wettingen				225	191	34			
					Winterthur				225	223	2			
									Centimes pro 100 kg					
2409	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Pitch-Pine- (Pechkiefer-) Holz	Triest	Buchs	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1896, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr	305·0	256	49·0	Kartirung		
									Centimes					
				Triest	Bregenz				145·2	124	21·2			
									Kreuzer					
				Fiume	Buchs				353·0	304·0	49·0			
									Centimes					
				Fiume	Bregenz				168·1	148·0	20·1			
									Kreuzer					

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 147. **Wien, 19. December 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die im Artikel 6 geänderten Statuten der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft in Salzburg genehmigt.

Wien, am 8. December 1895. — Z. 35.536. H.-M.-Z. 73.181.

Fischereihäfen in England und Deutschland.

A. England.

Unter allen Ländern, welche Seefischerei betreiben, steht Grossbritannien in erster Linie. Während es ganz von der See umgeben ist, bieten die weit in das Land einschneidenden Seearme und breiten Flussmündungen günstige Gelegenheit zur Anlage von Fischereihäfen, welche auch längs der ganzen Küste in grosser Zahl vorhanden sind. Zur raschen Beförderung der Fische nach dem Binnenlande steht ein ausgedehntes Eisenbahnnetz zur Verfügung.

Von den englischen Fischereihäfen sind die wichtigsten: Hull und Grimsby für die Tiefseefischerei und Yarmouth und Lowestoft für die Häringsfischerei. Im Gegensatz zu diesen Häfen, grösstentheils Dockhäfen, sind die schottischen Fischereihäfen meistens offene Häfen.

1. Fischereihafen in Grimsby.

Während vor fünfzig Jahren der Fischhandel von Grimsby noch ohne Bedeutung war, ist er jetzt der grösste von ganz Grossbritannien, wozu namentlich die „Manchester, Sheffield and Lincolnshire Railway Comp." durch Anlage gut eingerichteter Häfen viel beigetragen hat. Die beiden Fischdocks liegen hinter einander und sind durch einen kurzen offenen Canal mit einander verbunden; die beiden Schleusen, welche den Zugang zu dem der See zunächst gelegenen Bassin bilden, sind 42·5 m lang und 9·0 m breit, bezw. 30·5 m lang und 6·0 m breit und bleiben während jeder Bide ungefähr drei Stunden geöffnet. Der Wasserstand in den Bassins ist 0·9 m niedriger als gewöhnliches Hochwasser.

Das landseits gelegene, später angelegte Fischdock hat eine Tiefe bei Hochwasser von 6 m bei Spring- und von 4·8 m bei tauber Bide; die Oberfläche misst 3·8 ha. Das seeseitige Bassin besitzt ein Ausmass von 5·5 ha. Längs dieses Docks steht die alte 350 m lange und 21·0 m breite hölzerne Fischhalle; hinter derselben liegen die Eisenbahngeleise, auf welchen drei Züge neben einander Platz finden können. Die Beladung der letzteren geschieht derart, dass zuerst die am entferntesten stehenden Wagen vollgepackt werden, wobei die Wagen der beiden anderen Züge zum Ueberlaufen dienen. An der Nordseite des neuen Fischdocks ist eine neue hölzerne Fischhalle erbaut, deren Länge 126 m bei einer Breite von 16 m beträgt. Das obere Stockwerk ist für Kanzleien und Lagerräume für leere Fischkisten eingerichtet.

Da der Betrieb der Docks und der Eisenbahn in einer Hand liegt, ist der Eisenbahnanschluss sehr vollkommen. Täglich laufen verschiedene Fischzüge nach den grossen Städten, namentlich nach London. Der Fisch wird zwischen Eis in grossen Kisten verpackt und entweder in offenen oder geschlossenen Güterwagen befördert. Im letzteren Falle sorgen Oeffnungen in den Wänden oder Ventilatoren für Luftauffrischung.

Quaimauern sind nicht vorhanden. Das Löschen der Schiffe erfolgt durch Aufziehen mit Flaschenzügen. Sobald die Schiffe leer sind, fahren sie nach der anderen Seite des Bassins, um auf das Oeffnen der Schleusen zu warten oder Kohlen und Eis zu übernehmen.

Zur Erleichterung des Einladens von Kohlen befindet sich an dem Südende des neuen Fischdocks ein Kohlensturzgerüst. Bei demselben ist die Einrichtung getroffen, dass, während sonst der Kohlenwagen mit den Kohlen gehoben und dann erst gekippt wurde, sich hier der Kohlenwagen vorher entleert, so dass nur die Kohlen gehoben und dann in das Schiff gestürzt werden. Es wird hiedurch das nutzlose Heben des Wagens vermieden und zugleich Gelegenheit gegeben, den geleerten Wagen in der Zeit, wo die Kohlen gehoben und in das Schiff gestürzt werden, durch einen vollen zu ersetzen. Die Bewegung des Kohlensturzgerüstes, sowie der längs des Hafens aufgestellten Kabestans geschieht auf hydraulischem Wege.

Zur Reparatur der Schiffe ist ein Trockendock vorhanden, ein zweites ist im Bau begriffen. Ausserdem ist für kleine Reparaturen durch ein über Niederwasser gelegenes Rostwerk aus Balken vorgesorgt. Das Schiff, welches sich mit Hochwasser über diesem Rostwerke festlegt, sinkt mit Niederwasser und kann sodann untersucht und ausgebessert werden. An der Westseite des südlichen Fischdocks befindet sich überdies eine 20 m breite hölzerne Brücke zum Waschen und Repariren der Netze. In dem durch die beiden Fischhallen gebildeten Winkel liegen die Salzpackhäuser, Eishäuser, Magazine und so fort, in der Nähe der Docks die Einrichtungen zum Einsalzen und Räuchern.

Die Fischerflotte von Grimsby zählt 100 Dampfer und 700 Segelschiffe.

2. Fischereihafen in Hull.

Obschon in den letzten Jahren die verbesserten Einrichtungen in Grimsby eine starke Concurrenz für Hull hervorriefen, so hat sich trotzdem der Fischhandel des letzteren Platzes sehr ausgedehnt. Die Fischereiflotte besitzt gegenwärtig 90 Dampfer und 600 Segelschiffe.

Täglich gehen 3—4 Fischzüge nach London und anderen grossen Städten Englands ab. Für den Versandt sind schon seit langer Zeit besondere Wagen im Gebrauche, wobei zwei verschiedene Systeme Verwendung finden. Bei dem einen Systeme wird der Fisch in der gewöhnlichen Weise auf offenen Güterwagen, bei dem anderen in mit Eis gefüllten Kasten gepackt. Diese Kasten, von welchen je 6 Stück auf ein Wagengestell gesetzt werden, sind in einfacher Weise unter sich und mit dem Gestelle verbunden. Der Fisch wird in den Kasten, welche inwendig mit Blei bekleidet und unten mit Löchern zum Abflusse des Wassers versehen sind, auf den Markt gebracht.

Oestlich von der Fischhalle steht eine grosse Eisfabrik. Zum Einnehmen des Eises ist ein besonderer Platz angewiesen. Die Ladung von Kohlen geschieht aus Lichtern. Löschen viele Schiffe zu gleicher Zeit an der Halle, so müssen dieselben — wie auch in Aberdeen — in schräger Richtung gegen die Quaimauer neben einander liegen. Jedes Schiff nimmt dann ungefähr 4·5 m Quailänge ein. Das Löschen geschieht durch Aufziehen mit Flaschenzügen auf dem Schiffe selbst.

3. Fischereihafen in Yarmouth.

Der Hafen wird durch den Yarefluss gebildet, welcher in der Nähe der Stadt eine Breite von 80 m hat. Durch Schleusen abgeschlossene Docks sind nicht vorhanden. Der Unterschied zwischen Hoch- und Niederwasser beträgt 2 m.

Die Häringsfischerei ist sehr ausgebreitet, indem nicht weniger als 900 Segelschiffe in Yarmouth zu Hause sind, welche Zahl im Herbste noch um 200 schottische Fahrzeuge vermehrt wird; Dampfer sind nur wenig in Gebrauch.

Am linken Ufer des Yareflusses befindet sich die Fischhalle, welche 500 m lang und 12 m breit und durch zwei Durchgänge in drei Abtheilungen zerlegt ist. Vor der Halle liegt ein 12 m breiter Anlegeplatz. Die Vorderseite der Halle ist offen, an der Hinterseite sind abgeschlossene Räume für Comptoirs, welche in Entfernungen von 6 m angeordnet sind. Zwischen den Comptoirs sind Thüren angebracht, welche die Fischhalle mit den dahinter liegenden Geleisen in Verbindung bringen. Das Dach wird durch einfache gusseiserne Säulen getragen.

Der breite Anlegeplatz vor der Halle ist nothwendig, um Raum für das Löschen und den Verkauf der Fische zu haben, weil das obgenannte Gebäude zu Zeiten starken Verkehres nicht gross genug für die Fischzufuhr ist, welche oft in 24 Stunden 26 Millionen Häringe beträgt. Es können zugleich 230 Segelschiffe löschen, wenn dieselben senkrecht zum Ufer liegen und das Ausladen durch Handarbeit über den Bug geschieht.

4. Fischereihafen in Aberdeen.

Aberdeen bildet das Centrum der Härings-, sowie der Tiefseefischerei für den Norden Schottlands und kann nach den Verbesserungen als der am besten eingerichtete Fischereihafen von Grossbritannien betrachtet werden. Die Schiffe können sowohl bei Hoch- wie Niederwasser in den Hafen gelangen; die Einrichtungen zum Laden und Löschen sind sehr gute; auch ist für Eisenbahnanschluss gesorgt. Aberdeen besitzt gegenwärtig 120 Dampfer und 200 Segler.

Das ausschliesslich der Fischerei dienende Albert-Bassin ist offen, 760 m lang, 150 m breit und 3 m tief. Der Häring wird an dem südlichen Quai gelöscht, die Fischhalle liegt an der Nordseite des Bassins, woselbst das Löschen der anderen Fische erfolgt. Die Halle ist 300 m lang und 11 m breit. Trotz der Fluthgrösse, welche bei Springbide 3·90 m beträgt, sind keine Pontons ausgelegt, auch sind keine Krahne vorhanden. Das Löschen geschieht auch hier in höchst einfacher Weise mit Flaschenzügen, welche sich auf den Schiffen befinden.

Die hölzerne Ladebühne vor der Fischhalle hat eine Breite von 3 m und eine Höhe von 1·90 m über Hochwasser bei Springbide und von 5·79 m über Niederwasser. In der Höhe von 3·13 m über Niederwasser ist eine zweite durch Treppen zugängliche Platform angebracht, doch wird dieselbe nie benützt. Die Fischer ziehen es aus Zeitersparniss vor, den Fisch gleich bis auf die volle Höhe hinaufzubefördern. Die Halle ist an der Hafenseite ganz offen und an der Landseite mit Wellblech abgeschlossen. In diesem Abschlusse sind Schiebethüren angebracht. Zum Beladen der Eisenbahnwagen dienen schmale Perrons. Die Bureaux liegen in dem östlichen Theile der Halle, wogegen Comptoirs für die Käufer gänzlich fehlen.

Bei starkem Verkehre liegen die Schiffe nicht in mehreren Reihen parallel zum Quai, sondern schräg gegen denselben neben einander. Das Laden von Kohlen und Eis ist auch hier gänzlich getrennt von dem Löschen der Fische und findet östlich von der Halle an einer hölzernen Ladebühne statt. Dahinter liegen die Kohlenlager und Eisfabriken.

Obgleich zwei Eisenbahngeleise längs der Fischhalle laufen, so wird trotzdem von denselben wenig

Gebrauch gemacht; der Anschluss an die Hauptlinie ist nicht direct genug, weshalb man es vorzieht, den Fisch von der Halle nach der in der Nähe gelegenen Güterstation mit Wagen zu befördern, von welcher die Expresszüge abgehen. Die Wagen für die Fischbeförderung sind sehr gut ventilirt, da die Wände mit feinem Gitterwerk oder mit Eisengaze und Jalousien und die Fussböden mit offenen Löchern versehen sind. Decke und Wände sind doppelt, doch ohne Isolirschicht. Die Wagen haben eine Ladefähigkeit von 6 t.

B. Deutschland.

Die alten Fischereihäfen in Deutschland sind, was die besondere Einrichtung anbelangt, von wenig Bedeutung. In letzterer Zeit gab die grosse Ausdehnung der Fischerei Veranlassung zur Anlage von neuen Häfen in Altona, Geestemünde und Norddeich an der Nordsee und in Sassnitz auf Rügen und Hela bei Danzig an der Ostsee. Die beiden letzteren Häfen dienen nicht ausschliesslich der Fischerei, wogegen die Fischereihäfen in Altona und Geestemünde von hervorragender Bedeutung sind.

1. Altona.

Der Fischereihafen von Altona liegt an der Elbe in der Nähe der Hamburger Grenze und ist zum Anlegen der Fahrzeuge mit einer Quaimauer und mit Pontons ausgerüstet. Die Pontons sind durch zwei Brücken mit der Quaimauer verbunden, hinter welcher sich eine Fischhalle befindet. Die Breite des Hafens beträgt 54 m, die Länge der Quaimauer 130 m, so dass Liegeplätze für 12 grössere Fischdampfer (30 m lang und 6·7 m breit) und für 100 kleinere Fahrzeuge (30 m lang und 3 m breit) geschaffen sind. Damit diese sämmtlich im Hafen Platz finden können, müssen die Dampfer in drei Reihen längs der Quaimauer gelegt werden, während die Fläche längs der Binnenseite der Pontons durch die anderen Fahrzeuge eingenommen wird. — Im Allgemeinen hält man es für wünschenswerth, dass die Dampfer an der Quaimauer und die Segelschiffe an den Pontons löschen.

Das Löschen an der Quaimauer hat den grossen Vortheil, dass der Weg vom Schiffe zur Fischhalle kurz und breit ist, während der Nachtheil der grossen Höhe, bis zu welcher der Fisch bei niederen Wasserständen gehoben werden muss, hier weniger in Frage kommt, weil die Schiffe ihren eigenen Dampf benützen, um die Fische auf die Qaimauer zu bringen. Für Segler ist es bequem, wenn der Löschplatz möglichst in gleicher Höhe mit dem Schiffsdeck liegt, was hier durch Pontons erreicht wird, die durch eine Brücke mit der Quaimauer verbunden sind. Der Zugang zum Ufer wird aber dadurch enger und länger, weshalb Pontons im Allgemeinen in Fischereihäfen nicht angezeigt sind. Zwei Krahne dienen zum Löschen der Schiffe, welche den Fisch, in Kisten verpackt, anbringen.

In 8 m Abstand von der Vorderkante der Quaimauer liegt die hölzerne Fischhalle von 90 m Länge und 30 m Breite. Die Eisenbahnverbindung ist sehr zweckmässig angeordnet.

2. Geestemünde.

Geestemünde liegt am linken Ufer der Geeste an deren Ausmündung in die Weser und in der unmittelbaren Nähe von Bremerhaven. Die Fischerei dieses Ortes nimmt in den letzten Jahren sehr zu; die Anzahl der Fischdampfer ist von 3 im Jahre 1886 auf 32 im Jahre 1893 gestiegen.

Der Hafen hat eine Länge von 1200 m, eine Breite von 62 m und eine Tiefe von 4·4 m unter Niederwasser, und gewährt 64 Dampfschiffen Liegeplätze, wenn diese in zwei Reihen gelegt werden. Die Breite des Hafens ist so gewählt, dass, wenn an beiden Seiten desselben je ein Dampfschiff liegt, ein drittes noch Platz zum Wenden hat. An der Nord- und Südseite ist der Hafen mit hölzernen Quaiwänden eingefasst, welche bei einer Breite von 3·3 m mit ihrer Oberkante auf 5·5 m über Niederwasser liegen und bei dem höchsten Wasserstande von 7 m über Niederwasser überströmt werden.

Die Fischhallen sind 20 m breit und auf 1 m Breite an der Hafenseite ganz offen. Dieser offene Raum ist zum Verkaufe von Fischen bestimmt, wogegen der dahinter gelegene Raum und das obere Stockwerk vermiethet werden sollen, um den Fischkäufern an Ort und Stelle Gelegenheit zu geben, den gekauften Fisch aufbewahren und verpacken zu können. In der Mitte der Halle ist ein Theil für Verwaltungsräume abgesondert. Längs der Fischhallen liegen an der Landseite ein Geleise und eine Fahrstrasse. Ganz abgetrennt von den Löschplätzen der Fische sind die Landeplätze für Eis, Kohlen und Proviant vorgesehen. Diese sehr zweckmässige Trennung ist namentlich mit Rücksicht auf die Reinlichkeit erfolgt.

Die Anlagekosten betragen ungefähr fünf Millionen Mark.

[„Zeitschrift des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 442. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. December wird die Generaldebatte über den Staatsvoranschlag und das Finanzgesetz für das Jahr 1896 fortgesetzt.

Abg. Graf Wurmbrand will über die Berechtigung der Errichtung eines Eisenbahnministeriums kein Wort verlieren. Vor einigen Monaten sei allerdings noch ein anderer Gedanke ausgesprochen worden, nämlich der der Theilung des Handelsministeriums, welches wirklich einen kolossalen Umfang hat, in ein Verkehrsministerium und in ein volkswirthschaftliches Ministerium. In einem solchen ist das Verkehrswesen zusammengefasst. Bei der Hebung des Verkehrswesens handelt es sich um die wesentlichsten Bedingungen der Entwicklung der Industrie und des Verhältnisses eines Staates zum andern, zum Beispiele des Verhältnisses Ungarns zu Oesterreich, welches Verhältniss ja noch genauer überlegt werden muss als das Verhältniss zum Auslande. Bei einem solchen Ministerium, welches das Verkehrswesen einheitlich regeln soll — und das liegt in dem grossen socialstaatlichen Gedanken — ist die Vorbedingung, dass man ein solches Verkehrswesen haben muss. Wir haben in Oesterreich aber diese Bahnen nicht. Nach Redners Ansicht besteht die wichtigste Aufgabe darin: erstens die wichtigen Bahnen zu verstaatlichen, zweitens das Bahnnetz nach den Bedürfnissen des Verkehres in den Haupt- und Nebenlinien, in den Localbahnen auszubauen. Ein gut organisirtes Verkehrswesen wäre auch bei dem Ausgleiche von Nutzen.

Abg. Dr. Kaizl spricht sich für ein Communicationsministerium aus, welches das Bestreben haben sollte, aus der Passivität der österreichischen Staats-Eisenbahnverwaltung endlich einmal herauszukommen. Leider sei zu befürchten, dass das Communicationsministerium die Tendenz haben werde, zu einem Departement des Reichs-Kriegsministeriums sich auszugestalten.

Das finanzielle Programm der Regierung besprechend, gibt Redner seinem Erstaunen darüber Ausdruck, dass der Finanzminister eine ganze Fülle von Steuerprojecten anführte. Man habe nichts von irgendwelchen ausserordentlichen Bedürfnissen gehört; es bleibe also nichts anderes übrig, als anzunehmen, dass hinter dem Berge irgendwo bereits grossartige Ausgabszwecke versteckt liegen, welche mit einem Male vorgeführt werden sollen. Redners Partei lasse sich aber nicht zu einer Bereitwilligkeit bewegen, umsomehr, als die Millionen auf den

Schienen der Staatseisenbahnen gelegen sind, welche nur durch eine richtige Finanzpolitik aufgehoben zu werden brauchen. Redner wendet sich der Ausgleichsfrage zu. In der Art der Erstellung der Eisenbahntarife liege eines der wichtigsten Mittel zur Regulirung unserer handelspolitischen Verhältnisse zu Ungarn. Wenn unsere Landwirthschaft über die ungarische Concurrenz klagt, so hilft man ihr nicht auf, indem man nur danach trachtet, dem ungarischen Getreide und allen anderen ungarischen Producten den Eintritt in die diesseitige Reichshälfte zu erleichtern. Unser Kampf gegen die übermässig niedrigen Tarife gilt nicht allein Ungarn, er gilt auch Galizien. Wir haben keine Eisenbahn-Tarifpolitik zu machen, welche die naturgemäss gegebenen Distanzverhältnisse ganz auf den Kopf stellt.

Generalberichterstatter Abg. Szczepanowski wendet sich gegen die Ausführungen des Abgeordneten Dr. Kaizl bezüglich der Erhöhung der Eisenbahntarife. Hier liege der seltene Fall vor, dass diese Ansicht sowohl unpopulär als unstichhältig sei. Nur volkswirthschaftlich sehr reiche Länder sind im Stande, hohe Eisenbahntarife zu erhalten. Wenn wir ohnehin höhere Anlagekosten und einen höheren Zinsfuss haben und jetzt auch noch eine höhere Fracht haben sollen, könnte dies nur auf Kosten der Bodenproducte und der Arbeitslöhne geschehen.

In der Abendsitzung interpellirten die Abgeordneten Dr. v. Hofmann und Genossen den Herrn Handelsminister wegen Einberufung einer Enquête über die Lage und die Wünsche der Eisenbahnbeamten.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Amstetten — Bregenz: Wasserleitung in Landeck: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Landeck hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Wasserversorgung der Station Landeck durch Herstellung einer Wasserleitung vom Kellbache zu dieser Station für den 19. December anberaumt. [G.-I.-Z. 23.488.]

— (Linie Holicz — Ostrow: Herstellung eines Durchlasses: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Durchlasses in km 96·6/7 für den 28. December anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Dionysius Ritter von Zawadzki betraut.

[G.-I.-Z. 23.315.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien — Bodenbach: Aenderung in der Wächterstrecken-Eintheilung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 20. und 21. September durchgeführten politischen Begehung wurde die Auflassung der Wächterposten Nr. 141 in km 180·466, Nr. 143 in km 182·333, Nr. 150 in km 191·637, Nr. 159 in km 202·910, Nr. 165 in km 208·479, Nr. 178 in km 221·372, Nr. 179 in km 222·223, dann die Errichtung eines neuen Wächterpostens Nr. 178 in km 221·782 der Linie Wien—Bodenbach, sowie die hiemit in Verbindung stehende Umstaltung mehrerer Bahnschranken, resp. Aenderung in der Bedienung derselben genehmigt. [29. November, Z. 62.230.]

— (Linie Wien — Bruck a. d. L.: Bauliche Herstellungen in Grammat-Neusiedl und Bruck.) Das Project für die Herstellung zweier Wirthschaftshöfe in der Station Grammat-Neusiedl und für einen hölzernen Schuppen beim Pumpenhause nächst der Leithabrücke in der Station Bruck an der Leitha wurde genehmigt.

[23. November, Z. 65.575.]

— (Linie Peček — Gross-Bečvár: Geleise und Verladeplatz in Zasmuk: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kolin hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung eines neuen Geleises und eines Verladeplatzes in der Station Zasmuk für den 21. December anberaumt. [G.-I.-Z. 23.646.]

Projectirte Localbahn Erdweis-Litschau. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 7. December die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Carl Peter in Litschau vorgelegten Vorprojectes für eine im Allgemeinen mit 0·76 m Spurweite und in der Theilstrecke Erdweis—Altnagelberg vierschienig (behufs Uebergang von Normalbahnvehikeln) auszuführende Localbahn von der Station Erdweis der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag nach Litschau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 67.911.]

Projectirte Localbahn Schwarzbach-St. Veit—Böckstein. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 10. December die k. k. Landesregierung in Salzburg beauftragt, hinsichtlich des von der Eisenbahn-Bauunternehmung Lukrits & Rzizek vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn mit gemischtem Betriebssysteme von der Station Schwarzbach-St. Veit der k. k. Staatsbahnen nach Wildbad-Gastein, eventuell nach Böckstein im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere die Frage der Zweckmässigkeit der eventuellen Fortsetzungslinie von Wildbad-Gastein nach Böckstein vom Standpunkte der localen Verkehrsbedürfnisse zu erörtern sein. [H.-M.-Z. 67.455.]

Kleinbahn Beraun-Koněprus. (Variante in km 4·0—5·6: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 4. December die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von der Bauunternehmung Franz Schön & Söhne vorgelegten Detailprojectes einer Variante der Theilstrecke km 4·0—5·6 der Kleinbahn Beraun-Koněprus und einer Variate des Flügels zur Ladestelle Sekyra die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.

[H.-M.-Z. 68.676.]

Ybbsthalbahn. (Feuersichere Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Amtshandlung betreff Feststellung der feuersicheren Herstellungen längs der im Bau befindlichen Theilstrecke Waidhofen—Hollenstein der Ybbsthalbahn auf den 20. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 23.499.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Ausweiche in der Niederhofgasse: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 12. December durchgeführten politischen Begehung wird der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft die Belassung der zwischen den Häusern Nr. 14 und 16 der Niederhofgasse im XII. Bezirk der Linie Opernring—Meidling bestehenden provisorischen Ausweiche als definitive Geleiseanlage Seitens der k. k. Statthalterei in Wien im Namen des k. k. Handelsministeriums genehmigt. [H.-M.-Z. 71.815.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Beneschau-Wlaschim. (Betriebsconsens. Auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 12. December durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Beneschau-Wlaschim wurde die Betriebseröffnung ab 15. December für den Gesammtverkehr bewilligt. [H.-M.-Z. 73.624.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Sicherungsanlage in der Station Mariaschein.) In der Station Mariaschein wird zur Sicherung des Verkehrs eine eigene Sicherungsanlage hergestellt, welche von den beiden elektrischen Distanzsignalen, die in der Richtung gegen Karbitz und Teplitz aufgestellt sind, unabhängig ist. Das eine Stellwerk, welches sich auf der Karbitzer Seite befindet, enthält sieben aufschneidbare Weichenstellhebel für sechs einzelne Weichen und ein Weichenpaar, drei Signalhebel zum Stellen des zweiflügeligen Einfahrtssignales und zweier einarmiger Semaphore für die Ausfahrten nach Karbitz, fünf Fahrstrassenschieber und einen viertheiligen Blockapparat nach System Siemens & Halske mit Rank'schem Fahrstrassenverschluss. Das zweite Stellwerk, welches bei der Einfahrt von Teplitz situirt ist, enthält sechs aufschneidbare Weichenstellhebel für vier einzelne Weichen und zwei Weichenpaare, zwei Weichenriegelhebel, vier Signalhebel zum Stellen des zweiarmigen Einfahrtsignales, sowie zweier einarmiger Semaphore für die Ausfahrten gegen Teplitz und eines dort situirten Rangirsignales, fünf Fahrstrassenschieber und einen viertheiligen Blockapparat nach System Siemens & Halske mit Rank'schem Fahrstrassenverschluss. Im Stationsgebäude ist ein achttheiliger Blockapparat in Verbindung mit Fahrstrassenverschluss angebracht. Das vorgenannte Rangirsignal zeigt dem Rangirzuge bei „Verbot der Rangirung“ blaues, bei „Erlaubter Rangirung“ weisses Licht.

Sämmtliche Signale werden in der Normalstellung „Verbot der Fahrt" verschlossen gehalten, so dass der diensthabende Verkehrsbeamte alle Dispositionen über die Ein-, Aus- und Durchfahrten einzig und allein in seiner Hand hat. Die Aufhebung der Fahrstrassenverriegelung kann vom diensthabenden Verkehrsbeamten erst dann vorgenommen werden, wenn das zugehörige Signal wieder in seine Normalstellung gebracht und blockirt worden ist. [G.-I.-Z. 22.429.]

Böhmische Nordbahn - Gesellschaft. (Herstellung von Signalstellanlagen und Weichenverriegelungen in mehreren Stationen.) In den Stationen Bösig, Wocken und Rehdörfel wurden zur Sicherung der Einfahrten der Züge centrale Stellanlagen und Weichenverriegelungen hergestellt; die Bedienung der Wechsel geschieht jedoch wie bisher örtlich durch die bei denselben postirten Weichenwächter. Solche Sicherungsanlagen werden demnächst auch in den Stationen Mšsic und Liblic-Bišic, sowie in der Haltestelle Chrasterhof hergestellt. [G.-I.-Z. 23.406.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Beförderung von Personenzügen mit verkehrt gestellter Locomotive.) Da die Locomotivdrehscheibe in Granica vom 25. Juli angefangen durch einige Zeit wegen Reparatur ausser Betrieb gesetzt wurde, so sah sich die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Interesse der Aufrechterhaltung des regelmässigen Verkehres zwischen Granica und Szczakowa genöthigt, von diesem Zeitpunkte ab bis auf Weiteres die Personenzüge Nr. 1532, 1524 und 1504 mit verkehrt gestellter Locomotive (Tender voran) von Granica nach Szczakowa befördern zu lassen. Bei diesen Fahrten durfte die fahrplanmässige längste Fahrzeit nicht unterfahren werden, und es war auf dem vorausgehenden Tender ein Zugsbegleiter als Tenderwache postirt, dem die Beobachtung der Bahn und der Signale auf der befahrenen Strecke oblag. Die k. k. General-Inspection nahm diese Verfügung genehmigend zur Kenntniss. Mit 8. December ist die Locomotivdrehscheibe in Granica wieder in Benützung genommen worden, und es werden seit diesem Tage die Personenzüge Nr. 1532, 1524 und 1504 wieder mit normal gestellter Locomotive befördert. [G.-I.-Z. 14.424.]

— (Erweiterung der Telephonanlage am Wiener Bahnhofe.) Aus Anlass der Errichtung einer elektrischen Beleuchtungsanlage am Bahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien wird die Verkehrskanzlei des Rangirbahnhofes mit dem Maschinenhause der Beleuchtungsanlage durch eine Telephonlinie verbunden, welche zunächst dazu dienen soll, dass im Falle einer Betriebsstörung oder eines Anstandes Seitens des Maschinenwärters durch Vermittlung der Verkehrskanzlei auf dem Rangirbahnhofe die Heizhausleitung und die Stationsleitung rasch verständigt werden können. Andererseits sollen aber auch die von Seiten der Verkehrskanzlei des Rangirbahnhofes in Angelegenheit der Beleuchtung an den Maschinenwärter zu ertheilenden Aufträge auf telephonischem Wege gegeben werden. Die in Rede stehende Telephonlinie wird im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien hergestellt, welche Behörde auch die Ausführung der hiefür erforderlichen Leitungsarbeiten übernommen hat. [G.-I.-Z. 23.280.]

Nachrichten aus Ungarn.

Refactie-Verordnung. (Einführungserlass zu derselben.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat unterm 20. November 1895, Z. 79.749, den nachstehenden Erlass an sämmtliche Directionen der zum öffentlichen Verkehr verpflichteten Eisenbahnen gerichtet:

Da durch die grosse Zahl der im Laufe der Jahre in Angelegenheit des Verfahrens bei der Gewährung und Veröffentlichung von Tarifbegünstigungen im Güterverkehre hinausgegebenen Erlässe die Uebersicht der in denselben enthaltenen Vorschriften erschwert wird, und da insbesondere bei dem Umstande, als einzelne einschlägige Erlässe einerseits durch die Verordnung vom 1. November 1890, Z. 61.935, betreffend die Veröffentlichung der Personen- und Gütertarife der Eisenbahnen, und andererseits durch die Verordnung vom 18. December 1894, Z. 81.487, betreffend die Vorlage der Eisenbahntarife, ausser Kraft gesetzt worden sind, auch Zweifel über den Umfang der in Geltung belassenen Verfügungen eintreten können, habe ich es für nöthig befunden, dass die in dieser Richtung bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen der Eisenbahnen unter Beachtung der bisherigen Praxis und unter Verwerthung der gesammelten Erfahrungen auf einer systematischen Basis zusammenhängend und erschöpfend geregelt werden.

Zu diesem Zwecke habe ich die beiliegende Verordnung hinausgegeben, welche vom 1. Jänner 1896 mit bindender Kraft für sämmtliche dem öffentlichen Verkehre dienenden heimischen Eisenbahnen in Wirksamkeit tritt, und bezüglich deren Durchführung ich die Eisenbahnen hinsichtlich einzelner Bestimmungen zur Danachachtung auf Nachstehendes aufmerksam mache:

Obwohl im Sinne des § 3 der beiliegenden Verordnung in erster Reihe das Tarifbegünstigungsbuch als Grundlage für die Ausübung des dem Handelsminister in Angelegenheit der Gewährung und Veröffentlichung von Tarifbegünstigungen zustehenden Aufsichts- und Controlrechtes dient, so kann doch vom Gesichtspunkte der Wirksamkeit und Continuität der Controle auch von dem mir bis jetzt Seitens der Eisenbahnen monatlich vorgelegten Ausweise über die veröffentlichten Begünstigungskundmachungen nicht Abstand genommen werden.

Deshalb sind auch in Hinkunft die in den §§ 5, 11, 14 und 16 der beiliegenden Verordnung vorgesehenen Kundmachungen monatlich in übersichtlicher Zusammenstellung spätestens bis 10. des nächstfolgenden Monats vorzulegen. In diesem Ausweise sind ausserdem in besonderer Gruppe auch jene Begünstigungen aufzunehmen, von deren Kundmachung im Sinne des § 4, Al. 2 und § 6, Al. 3 der beiliegenden Verordnung Abstand genommen werden kann.

Bei jenen Begünstigungen, bezüglich welcher im Sinne der Bestimmungen des § 2, Al. 2 (2), § 4. Al. 2, § 9, Al. 3, § 11, Al. 4, bezw. auf Grund der diesfalls für die einzelnen Bahnen bestehenden besonderen Vorschriften meine Genehmigung einzuholen ist, wird in der Rubrik „Anmerkung" des Ausweises auch das Datum und die Zahl des genehmigenden Ministerialerlasses ersichtlich zu machen sein. Wenn im betreffenden Monate keine Tarifbegünstigungskundmachungen veröffentlicht worden sind, so ist ein Vacat-Ausweis vorzulegen.

Die Eisenbahnen beachten dann den richtigen Vorgang bei der Durchführung der Vorschrift des § 6, Al. 1, der beigeschlossenen Verordnung, wenn sie ihre Stationen auch fernerhin, so wie bisher, mit je einem Exemplare des „Vasuti és közlekedési közlöny" versehen,

Da der Grund für die im § 6, Al. 3, der Verordnung hinsichtlich der Lagerzinsbegünstigungen vorgesehenen Erleichterung darin liegt, dass bei den in einzelnen Stationen eingeräumten, nur einzelne Parteien interessirenden Lagerzinsbegünstigungen streng localer Natur die Kundmachung durch Aushang in den betreffenden Stationen als ausreichend erscheint, so werden die Eisenbahnen verpflichtet sein, die allgemein giltigen, weitere Kreise interessirenden und mit dauernderem Charakter versehenen Lagerzinsbegünstigungen — entsprechend der bisherigen Uebung — auch fernerhin im „Vasuti és közlekedési közlöny" zu verlautbaren.

Indem ich nunmehr die Direction auffordere, dass sie behufs Vermeidung der gesetzlichen Folgen hinsichtlich der genauen Durchführung der beiliegenden Verordnnng unverweilt und in jeder Richtung Vorkehrungen treffe und für die Einhaltung sämmtlicher Bestimmungen derselben dauernd Sorge trage, bemerke ich gleichzeitig unter Hinweis auf § 19, Al. 2 der Verordnung und als Ergänzung hiezu, dass durch die gegenwärtige Verordnung die hievon abweichenden früheren Verfügungen, betreffend das Verfahren bei der Gewährung nnd Verlautbarung der Tarifbegünstigungen, namentlich aber die bezüglichen Bestimmungen der nachfolgenden Erlässe ausser Kraft gesetzt werden, u. zw.:

die Erlässe
vom 16. März 1879, Z. 18.886 ex 1878,
„ 26. Juli 1879, Z. 12.445,
„ 1. Jänner 1880, Z. 21.584 ex 1879,
„ 27. April 1881, Z. 13.142,
„ 8. März 1882, Z. 6456,
„ 14. März 1882, Z. 8355,
„ 15. Mai 1886, Z. 19.170,
„ 4. December 1886, ad Z. 46.873, und
„ 25. December 1887, Z. 53.563.

Nachdem ich noch gleichzeitig die Copie meines an die Redaction des „Vasuti és közlekedési közlöny" gerichteten Erlasses, betreffend die ordnungsmässige Behandlung und unverzügliche Verlautbarung der Tarifbegünstigungs-Kundmachungen, zur Kenntnissnahme übermittle, bemerke ich schliesslich, dass der allenfalls nothwendige weitere Vorrath der Verordnung von der Redaction des „Magyaroszági Rendeletelek Tára" bezogen werden kann, der Bedarf jedoch spätestens bis zum 5. December bei der genannten Redaction zu bestellen ist.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate October.) Im deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates October folgende Stationen und Haltestellen eröffnet: a) In Preussen: Am 1. October die Haltestelle Martensdorf zwischen den Stationen Pantelitz und Cummerow im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Stettin für den Privatdepeschenverkehr mit beschränktem Tagesdienste; die Haltestelle Etzleben an der Strecke Erfurt–Sangerhausen im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Erfurt, welche bisher für den Personen- und Gepäck-, sowie für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet war, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen; der Haltepunkt Mäbendorf-Albrecht zwischen den Stationen Suhl und Dietzhausen im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Erfurt für den Personenverkehr; die Station Dopiewo im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Posen für die Abfertigung von Fahrzeugen; die Haltestelle Deckbergen zwischen den Stationen Rinteln und Oldendorf im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Hannover, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr mit Ausschluss von Sprengstoffsendungen; der Haltepunkt Dedenhausen zwischen den Stationen Dollbergen und Meinersen im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Hannover für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehr mit Ausschluss von Sprengstoffsendungen; der Haltepunkt Birkungen zwischen den Stationen Leinefelde und Dingelstädt im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Cassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung findet nur nach Birkungen statt, während das daselbst zur Beförderung aufgegebene Gepäck nur gegen nachträgliche Abfertigung angenommen wird; die Haltestelle Bönninghardt zwischen den Stationen Menzelen und Issum im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Münster, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den allgemeinen Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gepäck; der Haltepunkt Angern an der Strecke Magdeburg—Stendal im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Magdeburg, welcher bisher für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet war, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, sowie von Sprengstoffen ist auch ferner ausgeschlossen; die Haltestelle Neu-Künkendorf zwischen den Stationen Angermünde und Lüdersdorf im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Stettin auch für die Abfertigung von Stückgütern; der Haltepunkt Niesewanz zwischen den Stationen Schlochau und Konitz im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Danzig für den Personenverkehr; die Personenhaltestelle Jennyshöhe zwischen den Stationen Piepenburg und Ornshagen der Altdamm-Colberger Eisenbahn für den Güterverkehr in Wagenladungen mit der Beschränkung, dass Sendungen nach Jennyshöhe nur frankirt, solche von dort nur unfrankirt angenommen werden; Nachnahmebelastung ist im Verkehre von und nach Jennyshöhe ausgeschlossen; Leichen, Fahrzeuge, lebende Thiere und Sprengstoffe werden weder angenommen noch ausgeliefert; ferner die Station Vorbahnhof Colberg, welche an der Altdamm-Colberger Strecke, 1·27 km vor Colberg, von den Colberger Kleinbahnen angelegt und von der Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommen wurde, als öffentliche Ladestelle für Güter in Wagenladungen; Leichen, Fahrzeuge, lebende Thiere und Sprengstoffe sind im Verkehre von und nach Vorbahnhof Colberg ausgeschlossen; am 10. October die Station Gerlingen an der Strecke Finnentrop—Rothemühle im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Elberfeld für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; ferner die Haltestelle Zerrenthin zwischen den Stationen Pasewalk und Löcknitz im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Stettin auch für die unbeschränkte Abfertigung von Vieh; am 15. October die Station Düsedau zwischen den Stationen Goldbeck und Osterburg im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Magdeburg für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Haltestelle Rosdorf an der Strecke Göttingen—Eichenberg im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Cassel, welche bisher nur dem Verkehre von Frachtgut in Wagenladungen diente, auch für den Stückgutverkehr; der Haltepunkt Zepernick zwischen den Stationen Buch und Bernau im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Berlin, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Güterverkehr in Wagenladungen mit der Beschränkung, dass Sendungen nach Zepernick nur frankirt, von dort nur unfrankirt und in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung aufgegeben werden dürfen; die Annahme und Auslieferung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Zellendorf zwischen den Stationen Oehna und Wend-Linda im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Halle a. S., welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; am 16. October die Haltestelle Dachowo zwischen den Stationen Gondek und Pierschno im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Posen für den Frachtstückgut- und Wagenladungsgüterverkehr, sowie für den Viehverkehr; die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgütern, Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; am 20. October der Haltepunkt Jaenschwalde zwischen den Stationen Peitz-Forsthaus und Kerkwitz im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Halle a. S. für den Personenverkehr; ferner am 25. October die Haltestelle Wittenhagen zwischen den Stationen Elmenhorst und Grimmen im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Stettin auch für die Abfertigung von Frachtgütern in Wagenladungen; die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist ausgeschlossen. b) In Bayern: Am 1. October die Haltestelle Lamplmühle zwischen den Stationen Neustadt a. W.-Windischeschenbach der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden; am 14. October die Haltestelle Fürth Ost zwischen den Stationen Fürth und Muggenhof der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft für den Personenverkehr; am 15. October die Haltestelle Rednitzhembach zwischen den Stationen Büchenbach und Schwabach der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden. c) In Sachsen: Am 1. October der Haltepunkt Techwitz zwischen den Stationen Rehmsdorf und Zeitz der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr. d) In Elsass-Lothringen: Am 1. October der Haltepunkt Bartenheim an der Strecke Mülhausen i. E.—Basel der Reichseisenbahnen für den Personenverkehr.

Italien. (Sicilische Eisenbahnen.) Aus dem Rechenschaftsberichte des Verwaltungsrathes der Sicilischen Eisenbahnen entnehmen wir, dass die directen und indirecten Bruttoeinnahmen des Hauptnetzes und der Ergänzungslinien sich auf 9,461.926·96 L. belaufen, was eine Plusdifferenz gegenüber dem Vorjahre um 355.652·44 L. bedeutet. Zu diesen Einnahmen jene der auf Rechnung der Sicilischen Eisenbahnen betriebenen Linie Comiso—Modica mit 46.344·84 L., die Compensation für den Betrieb des Ergänzungsnetzes mit 2,811.637·60 L., die Reineinnahme des rollenden Materiales mit 734.547·8 L., endlich die Ersatzbeträge für gehabte Auslagen mit 204.642·78 L., so beträgt die Totaleinnahme 13,259.100·02 L. Die Verwaltungs- und Betriebsauslagen betrugen 8,687.363·74 L, mit einer Minusdifferenz von 100.133·30 L. gegen das Vorjahr. Wenn zu dieser Summe die auf den Staat entfallende Quote mit 1,533.560·37 L., die für den Reservefonds bestimmte Quote mit 1,415.381·09 L., diverse Interessen mit 156.853·17 L. und ein Elftel der Gründungsspesenauslagen mit 16.657·18 L. zugerechnet werden, so erhält man eine Totalsumme von 11,809.815·95 L. Die Reineinnahme des Betriebsjahres 1894/95 beträgt mithin (13,259.100·02 L. — 11,809.815·95 L.) = 1,449.284·07 L. mit einer Plusdifferenz von 484.325·26 L. gegen das vorhergehende Betriebsjahr. Von dieser Summe ist ein Zwanzigstel für den ordentlichen Reservefonds bestimmt; es verbleibt mithin zur Vertheilung der Betrag von 1,376.819·87 L., und nachdem zwei à conto-Zahlungen im Betrage von 750.000 L. bereits stattgefunden haben, stehen noch zur Verfügung 626.819·87 L. Hievon abgezogen die statutengemässen Abzüge, verbleiben noch 496.441·35 L. Der Restbetrag vom Vorjahre von 28.949·11 L. hinzuaddirt, resultirt ein Betrag von 525.390·46 L. Dieser Betrag wird, wie folgt, zu vertheilen beantragt: 300.000 L. zur Erhöhung der Dividende, 150.000 L. für den ausserordentlichen Reservefonds und 75.390 L. für neue Rechnung.

(Mittelmeerbahn: Rechenschaftsbericht pro 1894/95.) Aus dem vom „Monitore delle Strade Ferrate" reproducirten Rechenschaftsberichte pro 1894/95 entnehmen wir nachstehende Daten: Von den im Gesetze vom Jahre 1888 vorgesehenen Linien verblieb nur noch die Strecke Paternopoli—Monteverde der Linie Avellino—Rochetta Santa Venere zu vollenden, welche am 28. October 1895 zur Eröffnung gelangte. Das zehnte Betriebsjahr der Gesellschaft schloss am 30. Juni 1895 mit einer Gesammteinnahme von 121,484.854 L. ab im Entgegenhalte zu 119,650.590 L. des Vorjahres. Es ergab mithin das letzte Jahr ein Plus von mehr als 1,834.262 L. Die Einnahmen des Eilgutes erfuhren einen Rückgang von 385.168 L., während jene des Personenverkehres eine Zunahme von 856.671 L. aufzuweisen haben. Ebenso ist auch der Verkehr von Gepäck und Hunden um 93.589 L. und der Frachtgüterverkehr um 1,204.180 L. gestiegen. Die Länge des Netzes betrug am 1. Juli 1894 5295 km.

wovon auf das Hauptnetz 4308 und auf das Secundärnetz 987 km entfallen. Während des Betriebsjahres 1894/95 gelangten zur Eröffnung nachbenannte Strecken:

Strecken	Datum der Eröffnung	Länge in km
Pisciotta—Praja—Ajeta	30. Juli 1894	63
Borgotaro—Pontremoli	1. August 1894	17
Pippo—Sant' Eufemia—Marina	15. November 1894	31
Sant' Eufemia - Marcellinara	15. November 1894	25
Parma—Fornovo	2. Juli 1883	23
Fornovo—Berceto	25. März 1889	83
Berceto—Borgotaro	15. April 1893	15
Zusammen		197

so zwar, dass am 30. Juni 1895 das Gesammtnetz 5492 km betrug, wovon dem Hauptnetz 4407 km und dem Secundärnetz 1085 km zuzurechnen kommen.

Unter die verschiedenen Kategorien des Betriebes vertheilt, ergeben die Einnahmen folgende Ziffern:

	Hauptnetz	Secundärnetz	Gesammtnetz
		Lire	
Personen	54,364.544	2.207.135	47,571.679
Gepäck, Hunde und Eilgut .	9,355.884	303.319	9,659.203
Beschleunigtes Frachtgut . .	4,186.620	161.784	4,348.404
Gewöhnliches Frachtgut . .	56,727.796	2,116.205	58,844.001
Ausserordentliche Einnahmen	1,017.908	43·659	1,061.567
Summe . . .	116,652.752	4,832.102	121,484.854

Im Vergleiche zum vorhergehenden Betriebsjahre ergaben sich nachstehende Differenzen:

	1893—94	1894—95		Differenz
		Lire		
Personen . . .	46,715.007·96	47,571.679·15	+	856.671·19
Gepäck u. Hunde	2,175.932·04	2,269.521·86	+	93.589·82
Eilgut	7,774.849·57	7,389.681·—	—	385.168·57
Beschleunigtes Frachtgut . .	4,158.278·25	4,348.404·40	+	195.126·15
Gewöhnliches Frachtgut . .	57,834.946·41	58,844.000·78	+	1,009.054·37
Ausserordentl. Einnahmen .	996.576·37	1,061.567·02	+	64.990·65
Summe . . .	119,650.590·60	121,484.854·21	+	1.834.263·61

Die Betriebsausgaben betrugen im Ganzen 81,445.944·52 L., gegen 79,526.174·42 L. des Betriebsjahres 1893/94, stiegen mithin um 1,919.770·10 L.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Gisela" von Kobe). Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 28. October nach 62tägiger Fahrt mit 13 Passagieren und 2623 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 49.000 kg Kupfer, 1900 kg Porzellan, 4000 kg Curiositäten; aus Canton 3550 kg Quassia, 1440 kg Fächer, 4400 kg Matten; aus Kurrachee 840 kg Häute; aus Telikori 27.750 kg Baumwolle; aus Hongkong 11.060 kg Spanisches Rohr, 400 kg Menschenhaare, 800 kg Curiositäten, 5250 kg Quassia; aus Manila 128.504 kg Tabak (für Fiume), 602 kg Perlmutter; aus Batavia 27.500 kg Zinn; aus Singapore 50.400 kg Gambier, 30.360 kg Kaffee, 6960 kg Pfeffer, 40.260 kg Zinn, 4000 kg Conserven; aus Penang 25.200 kg Pfeffer; aus Calcutta 289.985 kg Jute (für Fiume), 7105 kg Tamarinden, 82.062 kg Häute (hievon 32.124 kg für Venedig), 91.350 kg Ricinussamen, 185.000 kg Baumwolle, 5075 kg Ingwer, 710 kg Gummilack, 10.150 kg Turtumelia, 4375 kg Thee, 30.750 kg Reis, 17.762 kg Leinwand; aus Colombo 6090 kg Saponholz, 1300 kg Thee, 9840 kg Cocosnüsse, 1015 kg Kaffee, 162.756 kg Cocosöl (hievon 5278 kg für Ancona), 28.800 kg Zimmt (für Venedig und Ancona); aus Madras 179.450 kg Baumwolle (hievon 37.000 kg für Venedig); aus Bombay 410.700 kg Baumwolle (hievon 258.075 kg für Venedig), 203.000 kg Leinsamen (hievon 101.500 kg für Venedig), 22.330 kg Arachides, 15.124 kg Gingellysamen, 51.257 kg Mirabolamen, 1250 kg Möbel (für Fiume), 101.500 kg Ricinussamen (für Venedig); aus Aden 11.114 kg Häute (hievon 10.501 kg für New-York), 16.596 kg Kaffee (hievon 4822 kg für New-York), 5684 kg Perlmutter; aus Port Said 3060 kg Därme, 34.840 kg Datteln, 4700 kg Häute, 1900 kg Indigo und 202.460 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,791.593 fl. ö. W.

Bureau „Veritas". (Unfälle zur See im Monate October.) Die Administration des Bureau „Veritas" hat die Liste der Schiffsunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates October zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 12 amerikanische, 3 dänische, 10 deutsche, 32 englische, 4 französische, 4 italienische, 3 niederländische, 21 norwegische, 1 österreichischer, 1 portugiesischer, 7 russische, 3 schwedische, zusammen 101. In dieser Zahl sind 4 vermisste Schiffe mit inbegriffen. Verlust an Dampfern: 3 deutsche, 9 englische, 1 französischer, 3 norwegische, zusammen 16. Ursachen der Verluste an Segelschiffen: Strandung 49, Zusammenstoss 4, Feuer 4, gescheitert 13, abandonnirt 14, condemnirt 13, vermisst 4, zusammen 101. Ursachen der Verluste an Dampfern: Strandung 8, Zusammenstoss 5, Feuer 1, gescheitert 2, zusammen 16.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar. (Ergebnisse im Jahre 1894.) Dem Jahresberichte der Actiengesellschaft für den Betrieb der Kettenschiffahrt auf dem Neckar im Jahre 1894 ist Folgendes zu entnehmen: Die Schiffahrt auf dem Neckar konnte am 5. Februar 1894 eröffnet werden. Der Wasserstand zeigte gegen Mitte des Monates eine bedenkliche Neigung zum Fallen, hob sich zu Anfang des Monats März wieder, um dann bis zur Mitte des Monates April stetig bis auf 0·49 m zu sinken. Mit grosser Sorge beobachteten die Interessenten der Schiffahrt und die Wasserwerksbesitzer diese Folge des trockenen Winters, und man machte sich bereits auf eine Wiederholung der Calamität des Jahres 1893 gefasst, als endlich am 20. April der Neckar fast bis zu 3 m Heilbronner Pegel stieg. Von da ab war mit kurzen Unterbrechungen ein Wasserstand, der es ermöglichte, den Betrieb, wenn auch unter Rabattvergütung, aufrecht zu erhalten, bis endlich Anfangs October nach reichlichem Regen normale Verhältnisse eintraten, die bis zur Beendigung der Schiffahrtsperiode, welche mit dem Jahresschluss zusammenfiel, anhielten. Auch in diesem Betriebsjahre wurde mit der Erneuerung der Kette fortgefahren. Es wurden 15·1 km abgenützte Kette gegen neue umgetauscht. Gegenwärtig sind 74 km Kette erneuert, hiezu treten im Frühjahr 1895 noch 10 km, so dass dann 84 km neue Kette und 30·2 km im Jahre 1878 in Betrieb genommene Kette im Neckar liegen. Es standen der Gesellschaft im Jahre 1894 2555 Arbeitstage zu Gebote; von diesen waren 1859 oder 72·8 pCt. nutzbar zu machen. Die Zahl der directen Züge von Mannheim nach Heilbronn betrug 520 (gegen 355 im Jahre 1893), ausserdem wurden 22 Localzüge abgelassen (gegen 32 im Jahre 1893) und 3 Züge nach Lauffen befördert (gegen 5 im Jahre 1893). Die 7 Kettendampfer legten zusammen 59.810 Bergkilometer zurück, und zwar mit 2838 leeren und 2616 beladenen Fahrzeugen, gegen 3245 leere und 1813 beladene im Jahre 1893. Die Anzahl der im Jahre 1894 in 5454 Touren auf dem Neckar geschleppten Fahrzeuge betrug 311, welche zusammen einen Laderaum von 37.960 t darstellen. Zu Ende des Jahres 1884 betrug die Gesammtzahl der den Neckar befahrenden Frachtschiffe 322 mit 27.580 t Gesammtladeraum. Bis Ende 1894 hat sich demnach die Schiffszahl um 11 vermindert, weil alte kleinere Schiffe unbrauchbar wurden, der Gesammtladeraum aber um 10.390 t, d. i. um 37·5 pCt., vermehrt. Das grösste beförderte Fahrzeug hatte eine Leistungsfähigkeit von 365 t. Die 5454 leeren und beladenen Fahrzeuge legten 385.230 km zurück, oder per Fahrzeug 70·4 km, gegen 61 km im Jahre 1893. Die 2616 beladenen Fahrzeuge enthielten 146.321 t Ladung; die Durchschnittsladung betrug demnach 55·9 t, gegen 46·5 t im Jahre 1893. Sämmtliche geladenen Fahrzeuge hatten einen Gesammtladeraum von 283.260 t; die Schiffe fuhren daher mit einer Durchschnittsladung von 51·7 pCt., gegen 46·2 pCt. im Jahre 1893. Die Gesammtleistung des Jahres 1894 in Bezug auf die Beförderung von Ladung betrug 15,285.102 Tonnenkilometer, gegen 8,640.165 im Jahre 1893. Der Kohlenverbrauch der 7 Dampfer belief sich auf 3829·5 t Steinkohlen; der Verbrauch per Kilometer, zu Berg und zu Thal zurückgelegt, betrug 64 kg, gegen 62·6 kg im Jahre 1893. Der Preis per 100 kg Steinkohlen stellte sich auf durchschnittlich 134 Pfg., gegen 122 Pfg. im Jahre 1893. An den Dampfkrahnen der Gesellschaft gelangten für die kgl. Eisenbahn-Direction zur Ausladung 20.788 t Kohlen, gegen 9454 t im Jahre 1893. Der Pächter der gesellschaftlichen Schiffswerfte Neckarsulm erbaute im verflossenen Jahre unter Anderem: 1 Frachtschiff für den Rhein von 6000 Centner Ladungsfähigkeit, 4 Tendernachen, 1 Krahnponton, 15 m lang, 6·5 m breit, 1 m hoch, 1 Dampfbagger, 17 m lang, 3·8 m breit, 1 m hoch, 1 Abschlussthor für den Winterhafen in Heilbronn, circa 35.000 kg schwer, Dampfkessel verschiedener Systeme, Behälter und Apparate für verschiedene Zwecke. — Das Betriebsergebniss des Jahres 1894 kann als befriedigend bezeichnet werden. Der Bruttogewinn beträgt 162.329 Mark 79 Pfg., die

statutenmässigen Abschreibungen 71.893 Mark 62 Pfg., somit Reingewinn 90.436 Mark 17 Pfg., ab Antheil der kgl. Staatsregierung 7102 Mark 96 Pfg., bleiben 83.333 Mark 21 Pfg., dazu Gewinnvortrag aus 1893 407 Mark 61 Pfg., ergibt 83.740 Mark 82 Pfg. zur Verfügung der Actionäre, was einer Dividende von 6 pCt. entspricht.

Tanger. (Kohlenversorgung für Schiffe.) Die marokkanische Regierung hat mit einer hiesigen französischen Firma einen Vertrag abgeschlossen, wodurch dieselbe zum Betriebe des Kohlenhandels im Hafen von Tanger ermächtigt wird. Zu diesem Zwecke werden von der Firma vier Hulks als Kohlendepots im Hafen verankert werden, an deren Bord ein marokkanischer Douanen-Administrator und mehrere Aufseher im Auftrage der Regierung den Betrieb zu überwachen haben. Die Regierung participirt mit 20 pCt. an dem Reinerträgnisse, ohne irgendwie zu den Kosten beitragen zu müssen und erwirbt nach Ablauf von 30 Jahren das Eigenthumsrecht der Hulks, welche schon jetzt die marokkanische Flagge zu führen haben. Fremde Schiffe können, ohne einen Zoll zu zahlen, Kohlen fassen; ein solcher wird nur für jene Mengen eingehoben, die ans Land gebracht werden.

Quarantainenachrichten.

Bukarest. Die kgl. rumänische Regierung hat die Ein- und Durchfuhr von gebrauchter und nicht gereinigter Leibwäsche, von gebrauchtem und nicht gereinigten Bettzeug und von gebrauchten nicht gereinigten Säcken aus Russland, Galizien, Aegypten und der Türkei verboten.

Madrid. Die kgl. spanische Regierung hat St. Petersburg und die im Umkreise von 165 km liegenden Häfen für choleraverseucht erklärt.

Kopenhagen. Provenienzen aus St. Petersburg unterliegen in den dänischen Häfen einer Beobachtungsquarantaine.

In St. Thomas (dänische Antillen) werden Herkünfte aus Cuba in Folge der dort insbesondere unter den spanischen Truppen herrschenden Gelbfieber-Epidemie einer fünftägigen Quarantaine unterzogen.

Constantinopel. Zufolge Conseilsbeschlusses wurde die ärztliche Visite gegen Provenienzen von der ägyptischen Küste des Mittelländischen Meeres für Segelschiffe ohne Passagiere aufgehoben.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Ablieferungshindernisse.) Es ist darüber Klage geführt worden, dass ungeachtet der Vorschrift im ersten Absatze des Artikel 24 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr dem Absender keine Kenntniss gegeben werde, wenn internationale Sendungen von Stationen solcher russischer Eisenbahnen, welche nicht zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehören, wegen Nichtzahlung von Fracht und Zoll in Verwahrung der Zollbehörden gegeben werden. Allerdings sei durch kaiserl. Erlass vom 4. Juni 1890 der Zollbehörde eine Verständigung des Absenders zur Pflicht gemacht; aber auch diese findet nicht statt, und seien daher Beschwerden und Schädigungen des Verkehres nicht selten. Die russischen Eisenbahnen lehnten jede Vertretung ab unter Verweisung auf Artikel 19 des internationalen Uebereinkommens, wonach für das Verfahren bei der Ablieferung die bei der abliefernden Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen massgebend seien, auf die angeführte kaiserl. Verordnung und auf Art. 102 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 12. August 1885, wo die Ablieferung des Gutes an das Zollamt der Ablieferung an den Empfänger gleichgestellt sei. Auch werde die etwaige Anzeige von einem Ablieferungshindernisse oft dadurch verzögert, dass man dafür die Vermittlung der Grenzstation in Anspruch nehme. Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat Anlass genommen, bei competenter Stelle hinsichtlich der erwähnten Verhältnisse um Auskunft zu ersuchen und behält sich vor, diese seinerzeit bekannt zu geben. — Dagegen glaubt dasselbe eine irrthümliche Auffassung, welche betreffs der Handhabung des Art. 24 des internationalen Uebereinkommens bei den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen aus der bezeichneten Einsendung hervorgehen könnte, schon jetzt berichtigen zu sollen. Es ist nämlich unter Bezugnahme auf Art. 24 des internationalen Uebereinkommens gesagt, dass die Bestimmung hinsichtlich der Wirkung der Uebergabe des Gutes an das Zollamt sich leider auch im Vereins-Betriebsreglement (zu § 68) und im österreichischen Eisenbahn-Betriebsreglement (zu § 75) finde. Diese Bestimmung hat aber an beiden Orten ausschliesslich Bezug auf die im Art. 30 des internationalen Uebereinkommens behandelte Frage über den Umfang der Haftpflicht. Ein Grund zur Unterlassung der im Art. 24 vorgeschriebenen Anzeige von etwaigen Ablieferungshindernissen an den Absender kann daraus nicht abgeleitet werden.

[Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1895, Nr. 6, S. 224.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXXXVII. Stückes.) Das am 13. December herausgegebene CCXXXVII. Stück enthält unter

Nr. 1706: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. December 1895, Z. 36.817, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1707: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 8. December 1895, Z. 20.717, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Districten Doliu, Mehediati und Muscel in Rumänien, sowie die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den rumänischen Districten Botoschani, Covurlui und Suczawa in die Bukowina.

Nr. 1708: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 6. December 1895, Z. 20.561, betreffend das Verbot der Einfuhr lebender Schweine aus dem Comitate Szatmar in Ungarn in die Bukowina.

Nr. 1709: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 6. December 1895, Z. 20.522, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn in die Bukowina.

— (Inhalt des CCXXXVIII. Stückes.) Das am 14. December herausgegebene CCXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1710: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. December 1895, Z. 195.519, betreffend die Seitens der kgl. sächsischen Regierung verfügte zeitweilige Schliessung der Vieh-Eintrittsstationen Weipert und Schlössel.

— (Inhalt des CCXXXIX. Stückes.) Das am 16. December herausgegebene CCXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1711: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 6. December 1895, Z. 20.602, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus dem Occupationsgebiete in die Bukowina.

Nr. 1712: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 6. December 1895, Z. 20.643, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg in die Bukowina.

Nr. 1713: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. December 1895, Z. 197.118, betreffend die Sperre des Gerichtsbezirkes Raudnitz in Böhmen für den Abtrieb und die Ausfuhr von Klauenthieren.

— (Inhalt des CCXL. Stückes.) Das am 17. December 1895 herausgegebene CCXL. Stück des obenannten Blattes enthält unter

Nr. 1714: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 6. December 1895, Z. 99.981, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Klauenthieren in dem politischen Bezirke Dabrowa in Galizien.

Nr. 1715: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galzien vom 9. December 1895, Z. 102.344, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen in dem Gerichtsbezirke Sokal in Galizien.

Nr. 1716: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 8. December 1895, Z. 100.396, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Galizien.

Nr. 1717: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 9. December 1895, Z. 61.096/IV, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Herzogthume Salzburg nach Dalmatien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung des Güterverkehres zwischen Wien (Nordbahngelände, Praterquai, Donauquaibahnhof) und Budapest loco (excl. Budapest Donauuferbahnhof).

Wir bringen hiemit zur Kenntniss, dass die letzte Güter-Thalexpedition von Wien nach Budapest, desgleichen die letzte Bergexpedition von Budapest nach Wien am 18. December stattfindet.

Die Güteraufnahme in Wien und Budapest wird für diese Saison am 17. December definitiv geschlossen.

Wien, am 16. December 1895. [1008]

Die Direction.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Einführung des Nachtrages IV zu den ab 1. Jänner 1891 giltigen Gebührentarifen Theil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den gesellschaftlichen Linien.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt der Nachtrag IV zu den angeführten Tarifen, enthaltend geänderte Stationstarife auf der Linie Rokycan—Nezvěstic und Berichtigungen, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind demnächst bei der Direction käuflich zu erhalten.

Wien, am 16. December 1895. [1009]

Oesterreichischer Kohlenverkehr.

Neuer Ausnahmetarif.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt an Stelle des vom 1. April 1888 giltigen Tarifes für den obgenannten Kohlenverkehr ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Jänner 1896 in Kraft.

Der neue Ausnahmetarif ist durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 15. December 1895. [1010]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Nachtrag IV zum Ausnahmetarife.

Mit 1. Jänner 1896 gelangt der Nachtrag IV zu dem vom 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarife für den obenbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze von Szczakowa und Trzebinia nach Donawitz, einen geänderten Frachtsatz nach Station Himberg, ferner die Aufnahme der Station Baden Frachtenbahnhof.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. December 1895. [1011]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer, bezw. geänderter Fahrpreise.

Mit 1. Jänner 1896 gelangen nachstehende Fahrpreise zur Einhebung:

Von und nach	Einfache Fahrt			Rückfahrkarten	
	für Personenzüge				
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Gulden österr. Währung				
Graz über Leoben					
Zeltweg	—	—	—	6·25	3·93
Thalheim	5·60	—	—	—	—
Liezen	6·74	4·52	—	—	—
Kematen in Tirol über Innsbruck					
Jenbach	—	—	0·89	—	—
Fritzens	—	—	0·48	—	—
Hall	—	0·48	0·28	0·86	0·56
Lindau über Innsbruck					
Bozen-Gries	15·27	—	—	—	—
	Für Schnellzüge				
Wien (Südbahnhof) über Leoben-Villach					
Pontafel (Pontebba)	24·05	—	—	—	—
Salzburg über Wörgl					
Hall	—	—	4·72	—	—

Wien, am 10. December 1895. [1012]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894.

Frachtsätze im Verkehre mit Davidsthal.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 gelangen im Verkehre zwischen Davidsthal einerseits und Asch B.St.B., Asch Stadt und Rossbach die nachstehenden Frachtsätze zur Einführung:

Kilometer	Zwischen Davidsthal und	Stückgut-Classen I	Stückgut-Classen II	Wagenladungs-Classen A1	B	C1	C2
		Frachtsätze für 100 kg in Hellern (Kronenwährung)					
51	Asch B.St.B.	80	74	56	50	64	58
54	Asch Stadt	86	80	62	56	70	64
66	Rossbach	112	106	82	76	96	90

Wien, am 13. December 1895. [1013]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einbeziehung neuer Stationen.

Mit sofortiger Giltigkeit werden die Stationen Singen in Thüringen, Paulinzella und Oberrottenbach des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt in den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Wien, am 16. December 1895. [1014]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Classificationsänderung für Baumwolle und Baumwollabfälle für den russischen Durchlauf.

Mit 31. Jänner 1896 tritt die im Verbandstarife Theil I, Abth. B für Baumwolle und Baumwolleabfälle unter B-9 vorgesehene Classification auf den Strecken in Russland nach Normalclasse IV (für Stückgut) und Differentialtarif 40 (für Wagenladungen von 10.000 kg) theilweise ausser Kraft.

Es werden nämlich vom 1. Februar 1896 für den Verkehr mit der Brest-Cholmer, Warschau-Wiener, Warschau-Terespoler, Iwangorod-Dombrowaer, Lodzer, Narew-, Weichsel- und Sedletz-Malkin-Eisenbahn, sowie mit den Stationen der Strecke Belostok—Warschau der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn nicht die Frachtsätze obbezeichneter Tarifclassen, sondern jene der Normalclasse I zur Einhebung gelangen.

Wien, am 15. December 1895. [1015]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarif Theil II, Heft 1.

Mit 1. Februar 1896 gelangt der Nachtrag II zum Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. December 1893 zur Einführung.

Durch diesen Nachtrag werden mit 1. Februar 1896 die im vorbezeichneten Tarifhefte rücksichtlich des Verkehres mit den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Localbahn Ebenfurth-Wittmannsdorf (jedoch ausgenommen Kl.-Schwechat und Wittmannsdorf) enthaltenen Stations- und Schnitttarife für die Classengüter auf Seite 25—41, ferner die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. II (für Wein etc.) auf Seite 103—106, Nr. VIII (für Dampfkessel, Eisen etc.) auf Seite 127—129, Nr. X (für Holz) auf Seite 132—133, Nr. XII (für Borke und Lohe) auf Seite 137, Nr. XIV (für Cement etc.) auf Seite 141, Nr. XVII (für Hadern etc.) auf Seite 144—145, Nr. XVIII (für Möbelwagen etc.) auf Seite 146—147, und endlich Nr. XX (für Emballagen) auf Seite 152—155 vorläufig ohne Ersatz ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 6 Heller per Stück bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Personencasse V für Rundreisebillets am Wiener Südbahnhofe und durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Wien, am 16. December 1895. [1016]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines temporären Anhanges für die Localbahnen, dann eines Nachtrages I zum temporären Anhange für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 gelangt für die gesellschaftlichen Localbahnen ein temporärer Anhang, enthaltend ermässigte Kartirungs-Frachtsätze für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen, zur Einführung.

Weiters tritt mit 1. Jänner 1896, bezw., insoweit Tariferschwerungen eintreten, mit 1. Februar 1896 zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen temporären Anhange für das hierseitige Hauptbahnnetz ein Nachtrag I, enthaltend diverse Frachtzugeständnisse, dann Berichtigungen und Ergänzungen des letztbezeichneten Anhanges, in Wirksamkeit.

Exemplare dieser Tarif-Drucksachen sind zum Preise von 10 kr., bezw. 5 kr. pro Stück käuflich zu erhalten.

Wien, am 14. December 1895. [1017]

Druckfehler-Berichtigung.

In der in der Nummer 144 vom 12. December unter fortlaufender Nummer 967 enthaltenen Kundmachung für den Triest-Fiume-Sächsischen Eisenbahnverband etc. ist der in der 3. und 4. Zeile der Ziffer 4 enthaltene Stationsname „Hetzdorf bei Onderau“ fehlerhaft gedruckt. Dieser Stationsname soll richtig „Hetzdorf bei Oederan“ lauten.

Sonstige Nachrichten.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag 6.) Am 1. December trat der Nachtrag 6 zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif vom 1. October 1892 in Kraft. Derselbe enthält ausser einer Aenderung des Titelblattes und des Vorwortes zum Tarif und einigen bereits anderweit veröffentlichten Abänderungen von Frachtsätzen eine Bestimmung, betreffend die Aufhebung der directen Frachtsätze mit der Bodenseeuferstation Bregenz, die Einführung abgeänderter Entfernungen zwischen den Stationen Eger und Franzensbad und einigen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg, sowie abgekürzte Entfernungen zwischen einer Reihe bayerischer und nördlicher Verbandsstationen. Mit der Abänderung der Entfernungen für Eger und Franzensbad sind theils Frachtermässigungen, theils Frachterhöhungen verbunden. Die letzteren, wie auch die Beseitigung der Frachtsätze für die Station Bregenz treten erst am 1. Jänner 1896 in Wirksamkeit. Exemplare des Nachtrages sind vom 25. November ab zum Preise von 10 Pfg. für das Stück — für die Besitzer des Haupttarifes kostenfrei — von den am Tarif betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. (Güterverkehr auf der Localbahn Traunstein-Ruhpolding.) Der Güterverkehr der demnächst zur Eröffnung kommenden Localbahn Traunstein-Ruhpolding mit den übrigen deutschen Eisenbahnen wird vorerst nicht direct abgefertigt, sondern auf der Station Traunstein umkartirt, und zwar unter Anwendung der für Traunstein geltenden Frachtsätze des einschlägigen directen deutschen Gütertarifes und den nachstehenden Transitfrachtsätzen, wobei für die Localbahnstrecke Mindestfrachten nicht berechnet werden:

Es gelten	Entfernung in Kilometer	nachstehende Transitsätze per 100 Kilogramm in Mark										
		Eilgut	Allgemeine Stückgutclasse	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclassen A¹	B	Specialtarife A²	I	II	III	Ausnahmetarif für Holz des Sp.-T. II	Ausnahmetarif für Stammholz
zwischen Traunstein und												
Siegsdorf . . .	6	0·26	0·17	0·15	0·10	0·10	0·09	0·09	0·08	0·07	0·08	0·08
Eisenärzt . . .	9	0·32	0·20	0·17	0·12	0·11	0·11	0·10	0·09	0·08	0·09	0·08
Ruhpolding . .	14	0·42	0·25	0·21	0·15	0·14	0·13	0·12	0·11	0·09	0·10	0·10

Für die auf Seite 43 und 44 des obenerwähnten Vicinal- und Localbahn-Schnitttarifes genannten Düngemittel:

Traunstein—Siegsdorf Specialtarif III: 0·01 }
„ —Eisenärzt „ III: 0·02 } Mark für 100 kg
„ —Ruhpolding „ III: 0·03 }

Für die übrigen Ausnahmetarifgüter werden die Transitfrachtsätze derjenigen allgemeieen Gütertarifclassen berechnet, welchen jene angehören.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Localgütertarif, Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895: Kilometerzeiger für die Localbahn Schnaittach—Simmelsdorf-Hüttenbach.) Nachstehend folgt der Kilometerzeiger für die voraussichtlich im December zur Eröffnung kommende Localbahn Schnaittach—Simmelsdorf-Hüttenbach:

Von und nach		Schnaittach Bahnhof	Speikern	Rollhofen	Markt Schnaittach	Hedersdorf Halteplatz	Hedersdorf Ladestelle	Simmelsdorf-Hüttenbach
		Kilometer						
Schnaittach Bahnhof .	(Station)	—	2	4	5	7	10	10
Speikern	(Halteplatz)	2	—	2	4	5	—	9
Rollhofen	(Haltestelle)	4	2	—	2	4	7	7
Markt-Schnaittach . .	(Haltestelle)	5	4	2	—	2	5	5
Hedersdorf	(Halteplatz)	7	5	4	2	—	—	4
Hedersdorf	(Ladestelle)	10	—	7	5	—	—	—
Simmelsdorf-Hüttenbach	(Haltestelle)	10	9	7	5	4	—	—

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Nachtrag III zum Gütertarif.) Am 1. December trat der Nachtrag III zum Gütertarif Theil II in Kraft.

Er enthält u. A. Entfernungen für die neu aufgenommenen sächsischen Stationen Grünthal, Harthau i. Erzgeb., Mylau (Bhf.), Mylau (Haltestelle), Neuhausen i. Erzg., Ober-Reichenbach i. V., Reichenbach i. V. (unt. Bhf.), Stötteritz und Zschaitz, sowie für die württembergischen Stationen Stuttgart Nordbahnhof und Tettnang.

Der zur Berichtigung eines Druckfehlers erhöhte Frachtsatz der allgemeinen Stückgutclasse Reichenberg—Wolfegg bei Waldsee kommt erst vom 15. Jänner 1896 an zur Anwendung.

Deutsch-Russischer Gütertarif. (Theil III A und III B.) Mit Giltigkeit vom 19. November alten, 1. December neuen Stils wurden für den Deutsch-Russischen Tarif, Theil III A und Theil III B, Tariftabelle I, nach, bezw. von Stationen der Baltischen und Pskow-Rigaer Eisenbahn für die russischen Strecken kürzere Entfernungen mit billigeren Frachtsätzen eingeführt. Ueber die Tarifänderungen wird das 2, bezw. 3. Berichtigungsblatt herausgegeben, das auf den Verbandsstationen erhältlich ist.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. (Ausnahmetarife Nr. 3 und 5 für Holz.) Mit Wirksamkeit vom 1. December 1895 werden die Stationen Coswig in Sachsen und Eibau in die Ausnahmetarife Nr. 3 für Holz des Specialtarifes II etc. und Nr. 5 für Holz des Specialtarifs III mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von und nach	Coswig in Sachsen		Eibau	
	Ausnahmetarif Nr.			
	3	5	3	5
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Eisenstein	1·14	0·99	1·02	0·88

Staatsbahn Stargard-Küstriner Güterverkehr. (Neue directe Frachtsätze.) Am 25. November traten im Verkehre zwischen der Station Christianstadt des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau einerseits und den Stationen der Stargard-Küstriner Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neuer Tarifnachtrag.) Zu Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife tritt am 1. Jänner 1896 der zweite Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält im wesentlichen geänderte oder neueingeführte Frachtsätze für die preussischen Bahnhöfe zu Gera, Görlitz, Kamenz, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau im Verkehre mit der Ostschweiz. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen, sowie Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn. (Nachtrag I zum Tarif. Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.) Mit 1. December trat ein Nachtrag I zum obenbezeichneten Staatsbahn-, Vieh- etc. Tarif in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Abschnitte II C. (Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) und II E. (Kilometerzeiger). Exemplare des Nachtrages sind durch die Abfertigungsstellen unentgeltlich zu beziehen.

Sächsich-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Ausnahmetarif 6.) Am 1. December traten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für Transporte von Eisen und Stahl etc. zwischen Zittau S.St.B. einerseits, Bulle, Cham, Convet (I. S.), Fribourg, Grandson, Lausanne, Neuchâtel, Serrières und Vevey andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt die Güterverwaltung Zittau (S.St.B.) Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2410	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Džbell-Jessenetz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc. im Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehre vom 1. Jänner 1891	40·6 kr.	36·6 kr.	4·0 kr.	Im Kartirungswege		
2411	**Kaise Ferdinands-Nordbahn**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Džbell-Jessenetz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 600 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Kartirungs-Frachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungsnummer	36·6 kr.	33·6 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2412	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Gross-Opatowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc. im Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehre vom 1. Jänner 1891	48·6 kr.	41·6 kr.	7·0 kr.	Im Kartirungswege		
2413	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Gross-Opatowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Kartirungs-Frachtsatz laut unmittelbar vorhergehender Ordnungsnummer	41·6 kr.	38·6 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2414	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Lebende Fische, Fischbrut und Fischeier als Eilgut	Im Localverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn- und Localbahnstrecken)		Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 werden Sendungen der nebenbezeichneten Art bei Aufgabe in jedem Gewichte als **Eilgut** auf den nebenbezeichneten Strecken zu den **Frachtsätzen der Normalclasse I** befördert, sofern die folgenden Bedingungen eingehalten erscheinen: 1. Die Fische müssen in geaichten oder aichamtlich gestempelten Gefässen verladen sein. Für jedes angefangene Liter des durch den Aichstempel nachgewiesenen Raumgehaltes des Gefässes wird der Frachtberechnung 1 kg zu Grund gelegt, gleichviel, ob das Gefäss vollständig gefüllt ist oder nicht. 2. Der Raumgehalt der einzelnen Kübel oder Fässer darf nicht mehr als 150 l betragen; die Fassböden müssen mit umlegbaren Handhaben versehen sein. 3. Die Kübel oder Fässer müssen behufs thunlichster Verhütung des Ausspritzens von Wasser einen passenden, durch Schloss oder Plombe gegen unbefugtes Oeffnen gesicherten Verschluss besitzen. Letzterer ist entweder durch einen durchlochten Deckel oder durch einen in das Füllloch eingesetzten und im mittleren Theile mit einem durchlochten Deckel versehenen Trichter herzustellen. Die im Vorstehenden bezeichnete Art der Gebührenberechnung findet im Kartirungswege Anwendung. Sendungen der nebenbezeichneten Art, welche den vorangeführten besonderen Bedingungen nicht entsprechen, werden im Sinne der bezüglichen Bestimmungen im gemeinsamen Tariftheile I nach dem factischen Gewichte für ermässigtes Eilgut abgefertigt.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2415	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kohlen, mineral., Coaks u. Kalksteine, bei Zahlung d. Fracht für das wirkliche Gewicht, mind. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier transito	Zborowitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30000 metr. Tonnen (à 1000 kg) durch einen Versender. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Bei den Sendungen ad 1. Effectuirung des Abladens und bei den Sendungen ad 3. Effectuirung des Verladens durch Parteiorgane; bei den Sendungen ad 8. Effectuirung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888	kr. 10·3	kr. 6·8	kr. 3·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma in den Relationen der Localbahn Kremsier—Zborowitz innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Güter zugelassen, auch wenn selbe im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind
			2. Getreide, Oelsaaten, Rübensamen und Futtermittel, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Zborowitz	Kremsier bezw. vice versa				Verschieden	8·5	Verschieden			
			3. Rohzucker, Sandzucker, Melasse und Osmosewasser, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Zborowitz	Kremsier transito				Verschieden	6·8	Verschieden			
			4. Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, insoweit selbe nicht sub 1—3 namentlich angeführt sind, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Kremsier	Zborowitz bezw. vice versa				Verschieden	10·0	Verschieden			
			5. Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1 und 2, insoweit selbe nicht sub 1—3 namentlich angeführt sind, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Kremsier	Zborowitz bezw. vice versa				Verschieden	9·0	Verschieden			
			6. Güter des Specialtarifes 3, insoweit selbe nicht sub 1—3 namentlich angeführt sind, b. Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier	Zborowitz bezw. vice versa				10·3	9·0	1·3			
			7. Getreide bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung f. mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Zdounek	Kremsier				8·7	7·1	1·6			
			8. Rüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm, bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mind. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier Kotojed Jarohnowitz Scheleschowitz Zdounek	Zborowitz bezw. vice versa				10·3 9·5 8·3 7·5 5·5	6·8 6·8 6·0 5·0 3·1	3·5 2·7 2·3 2·5 2·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2416	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der k. k. österr. Staatsbahnen	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 10 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 5 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wien Nordbahnhof	Tarnów	Auflieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	1047 kr.	593·4 kr.	453·6 kr.	Im Kartirungswege		
			Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 100 kg oder auch mehrere Zeitungspackete im Gesammtgewichte bis zu höchstens 100 kg pro Tag bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und für ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3 und in allen drei Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Czernowitz				1809 kr.	762 kr.	1047 kr.			
			Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 20 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Przemysl				1317 kr.	600 kr.	717 kr.			
			Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 100 kg oder auch mehrere Zeitungspackete im Gesammtgewichte bis zu höchstens 100 kg pro Tag bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und für ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in allen drei Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Lemberg				1452 kr.	600 kr.	852 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2417	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Malz	Hohenau	den Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau (Theil II, Tarifheft 2, vom 1. Juli 1893 des Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehres), dann nach den Verbandsstationen der sonstigen nebenbezeichneten Tarife	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Theil III, Tarifheft 3, des Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894; Theil III, Tarifheft 3, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894; Theil III, Tarifheft 3, des Süddeutschen Eisenbahnverbandes (Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischer Güterverkehr) vom 1. December 1894; Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 4, vom 1. November 1888 nebst Nachträgen im Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbande; Theil II, Tarifheft 2, vom 1. Juli 1893 des Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehres, und zwar nur bezüglich der Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau	Verschieden	Verschieden	6·5 kr. aus den in den begünstigten Relationen in Geltung stehenden Frachtsätzen laut der nebenbezeichneten Verbandstarife	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sendungen nach anderen Verbandsstationen als Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindau im Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Verkehre werden nicht bonificirt. Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den nebenbezeichneten Tarifen eine Restringirung erfahren, so wird auch eine gleichmässige Reduction des bezüglichen Frachtnachlasses vorbehalten

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2418	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter des Specialtarifes 1	Vlarapass loco und transito	Bisenz-Pisek K.F.N.B.	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888: dann Localtarif der österr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 34·5		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze für Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. trs. (für Sendungen von Szakolcza) und Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. loco gelten über die Route via Rohatetz und die übrigen Frachtsätze über die Route via Hradisch
				Bilnitz-Brumow						33·0				
				Bohuslawitz a.V.						30·3				
				Hradek-Slavičin						28·8				
				Bojkowitz						24·3				
				Nezdenitz						22·8				
				Aujezd-Luhatschowitz						20·8				
				Ungar.-Brod						19·2				
				Hradschowitz						16·8				
				Poppowitz						15·2				
				Kunowitz						13·2				
				Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. transito (für Sendungen von Szakolcza)					kr. 14·6	9·6	kr. 5·0			
				Sudoměřitz-Petrau K.F.N.B. loco					14·6	13·6	1·0			
				bezw. vice versa										
2419	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Papier der Classe II	Bielitz	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (exclus. der Localbahnstrecken)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	0·41 kr. pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2420									Heller	Heller	Heller			
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Arad	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III. Tarifheft 2. des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die nebengenannten Stationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Insoweit directe Frachtsätze bestehen: Theil III, Tarifheft 2. des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, sonst Localtarife	239	218	12	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden *) Besteht kein directer Frachtsatz
				Agostonfalva					*)	300				
				Balászfalva					282	270	12			
				Balassa-Gyarmat					168	156	12			
				Bazin					84	76	8			
				Bény					150	138	12			
				Békés					227	214	13			
				Berettyó Ujfalu					222	210	12			
				Csapó-Radnót					280	268	12			
				Cseklész					84	72	12			
				Csata					150	138	12			
				Csorvás					224	212	12			
				Csaba					220	208	12			
				Csiffer					96	88	8			
				Debreczen					224	212	12			
				Detta					248	236	12			
				Diószeg					100	88	12			
				Dejtár					166	154	12			
				Ér-Mihálifalva					232	220	12			
				Ersekujvár					122	114	8			
				Fehértemplom					262	250	12			
				Félegyháza					206	194	12			
				Galánta					102	92	10			
				Galgócz-Lipótvár					110	98	12			
				Gyertyámos					236	224	12			
				Gyoma					212	200	12			
				Gyöngyös					202	190	12			
				Gyula					222	210	12			
				Hadház					228	216	12			
				Halas					209	198	11			
				Hódmezö-Vásárhely					224	212	12			
				Horgos					222	210	12			
				India					244	232	12			
				Ipoly-Pásztó					154	142	12			
				Ipolyság					160	148	12			
				Kaál-Kápolna					204	192	12			
				Kecskemét					201	190	11			
				Kétegyháza loco und transit					222	210	12			
				Kistelek					212	200	12			
				Kiszács					234	222	12			
				Köbölkut					138	130	8			
				Komját					126	114	12			
				Kosztolány					116	104	12			
				Kürt					134	126	8			
				Léva					161	150	11			
				Lócs-Bresztovány					104	92	12			
				Losoncz					212	200	12			
				Ludány					148	136	12			
				Luczatö					*)	206				
				Máros-Vásárhely					286	274	12			
				Máros-Ludas					278	266	12			
				Mezö-Berény					216	204	12			
				Miskolcz					218	206	12			
				Mokrin					226	214	12			
				Modor-Senkvicz					88	76	12			
				Nagy-Enyed					*)	266				
				Nagy-Károly					238	226	12			
				Nagy-Kikinda					228	216	12			
				Nagy-Körös					196	184	12			
				Nagy-Salló					156	144	12			
				Nagy-Szombat					100	88	12			
				Nagy-Surány					122	114	8			
				Nyitra					138	126	12			
				Nagy-Tapolcsány					150	138	12			
				Nyáradtö					284	272	12			
				Nagyvárad					230	218	12			
				Nyiregyháza					234	222	12			
				Nyitra-Zsambokrét					154	142	12			
				Oroszlámos					222	210	12			
				Orosháza					226	214	12			
				Ősi					230	218	12			
				Ó-Ker					232	220	12			
				Párkány-Nána					141	132	12			

Fortlaufende Nr.	Die Reclamation erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass von den bestehenden Frachtsätzen per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Perbete	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die nebengenannten Stationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Insoweit directe Frachtsätze bestehen: Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895, sonst Localtarife	132	120	12	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden *) Besteht kein directer Frachtsatz
				Perjámos					234	222	12			
				Pozsony					74	66	8			
				Pöstyén					122	110	12			
				Putnok					222	210	12			
				Püspok-Ladány					216	204	12			
				Rakamaz					230	218	12			
				Rimaszombat					218	206	12			
				Sárafalva					232	220	12			
				Szarvas					212	200	12			
				Szajol loco und transit					202	190	12			
				Szabadszállás					194	184	10			
				Szákallos					156	144	12			
				Szoboszló					220	208	12			
				Szaniszló					236	224	12			
				Szeged					218	206	12			
				Szempcz					88	76	12			
				Szered					106	98	8			
				Szerencs					226	214	12			
				Szöreg					219	208	11			
				Temesvár-Gyárváros					242	230	12			
				Temesvár-Jozsefváros					240	228	12			
				Tardoskéd					116	104	12			
				Tisza-Lucz					222	210	12			
				Tornócz					110	98	12			
				Totmegyer					118	110	8			
				Udvárd					128	120	8			
				Ujfehértó					232	220	12			
				Vács					154	148	6			
				Vág-Sellye					106	98	8			
				Vámos-Pércs					228	216	12			
				Varad-Püspöki					*)	216				
				Versecz					256	244	12			
				Visk					159	148	11			
				Zeliz					154	142	12			
				Zimony					250	240	10			
				Zombor					228	216	12			

Die vorstehenden ermässigten Frachtsätze gelten auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge in der umgekehrten Richtung. Die Rückvergütung des Frachtnachlasses erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Aufnahmsscheine, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzureichen sind und nicht wieder zurückgestellt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Reclamation erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
2421	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Garne der Positionen G—3 und 4 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893						kr.	kr.	kr.			
				Wien Nordbahnhof	Bennisch	Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	159	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Olmütz						66				
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Garne der Position G—3 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893	Wien Nordbahnhof	Bennisch	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			122·6	112·6	10			
2422	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wagenladungen	Die Giltigkeit der zufolge der Publicationen im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 124 und 138 ex 1895, unter den fortlaufenden Nummern 1660, 1661 und 2054, für Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks in ganzen Wagenladungen von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach Troppau K.F.N.B. via Annaberg-Oderberg, bezw. nach den Stationen: Ottendorf bei Troppau, Schönstein, Mladetzko, Eckersdorf, Freihermersdorf und Bennisch der Localbahn Troppau-Bennisch via Annaberg-Oderberg bis 31. December 1895 gewährten Frachtnachlässe wird unter Aufrechthaltung der bezüglichen Bestimmungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis inclusive 14. Jänner 1896 ausgedehnt										

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2423	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Cement aus der Pos. C—5 des Tarifes, Theil I	Ober-Piesting	Wien E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Vom 1. Jänner bis 31. December 1896	Niederösterr. Gemeinschaftstarif vom 1. August 1893	17·0	16·0	1·0	Kartirung		Für die in Tasshof (Abfertigungsstelle Weissenbach a. d. Triesting) zur Verladung gelangenden Sendungen wird dem nebigen Frachtsatze noch eine Ueberfuhrsgebühr von 1·4 kr. für je 100 kg zugeschlagen
					Wien (Matzleinsdorf)				17·0	16·0	1·0			
					Klein-Schwechat				17·0	16·0	1·0			
				Weissenbach a. d. Triesting	Wien E.W.A.				19·0	16·0	3·0			
					Wien (Matzleinsdorf)				19·0	16·0	3·0			
					Klein-Schwechat				18·0	16 0	2·0			
2424		Betheiligten Verwaltungen	Dachpappe der Pos. D—2 des Tarifes, Theil I	Edlitz	Wien E.W.A.	In beliebigen Mengen einschliesslich Auf- und Ablegegebühr. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Localgütertarifes, Theil II	Bis 31. December 1896	Localgütertarif, Ausnahmetarif V	45·0 43·5 34·7	32·0	13·0 11·5 2·7			
2425			Roheisen	Krompach	Simmering E.W.A.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens		Zusammenstoss der betreffenden Localtarife und des Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifes Theil II, Heft 4	92·0	92·0	—			
2426			Roheisen	Pitten	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localgütertarif	25·4	20·0	5·4			
2427			Eisengusswaare, ordinäre	Pitten	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	In beliebigen Mengen einschliesslich der Ablegegebühr in Pitten und der Auflegegebühr in Wien E.W.A. Sendungen von 5000 kg und darüber, sowie Gegenstände im Gewichte von 750 kg sind von der Partei selbst auf- und abzuladen, bezw. ab- und aufzulegen oder die tarifmässigen Gebühren für jede dieser auf Verlangen bahnseits besorgten Leistungen zu entrichten			38·0	22·0	16·0			
					Wr. Neustadt				13·0	8·5	4·5			
2428			Roheisen und Eisengusswaare, ordinäre			Wägegeld für die Verwiegung auf der Geleisebrückenwaage, bezw. auf der Magazinswaage		Tarif, Theil I	Für jeden Wagen 60·0 für je 100 kg 2·0	0·4 für je 100 kg	Verschieden			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2429	Eisenbahn Wien-Aspang		Eisen und Stahl der Pos. E-6, 7, 8 und 9 des Tarifes Theil I	Klein-Schwechat oder umgekehrt	Simmering E.W.A.	In beliebigen Mengen unter Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localgütertarif	Verschieden	6·0	Verschieden	Kartirung		
2430			Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Wien E.W.A. und umgekehrt	Klein-Schwechat	Frachtzahlung für das Eigengewicht der zur Beförderung gelangenden Eisenbahnfahrzeuge			7·5	5·7	1·8			
				Simmering E.W.A. und umgekehrt	Wien E.W.A. Klein-Schwechat				4·0 11·5	3·5 9·2	0·5 2·3			
2431			Getreide, Mais, Kleie und Gerstenschrot	Wr. Neustadt transit	Traiskirchen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen			16·2	8·2 einschliesslich der Auflegebühr	8·0			Die Sendungen müssen in ungarischen Stationen mit auf Traiskirchen lautenden Frachtbriefen aufgegeben sein
2432			Heu und Stroh, gepresst	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Traiskirchen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen			12·3	10·0	2·3			
2433		K. k. österr. Staatsbahnen	Brennholz der Posit. H-20 des Tarifes Theil I	Nussdorf transit	Wien E.W.A. loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Ausladung durch die Partei innerhalb 6 Tagesstunden		Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	11·5	9·5	2·0			Der nebige Frachtsatz versteht sich einschliesslich der Zustreifgebühren für die mit Wien E.W.A. in Schienenverbindung stehenden Lagerplätze
2434			Weisskalk	Erlach	Allen Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang	In beliebigen Mengen bei Zuladung zu Mauer- und Dachziegeln bis zur vollen Ausnützung des Ladegewichtes. Einhaltung der für Ziegel giltigen Tarifbestimmungen		Localgütertarif	Verschieden	Die jeweils für Mauer- und Dachziegel in vollen Wagenladungen zur Anwendung kommenden normalen oder ermässigten Frachtsätze	Verschieden			
					Wr. Neustadt Seebenstein Scheibling-kirchen Edlitz Aspang Wien E.W.A.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen			7·4 6·3 7·7 9·5 12·6 25·2	5·0 5·0 5·5 6·8 9·0 14·0	2·4 1·3 2·2 2·7 3·6 11·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2435	Eisenbahn Wien-Aspang	K. k. pr. Südbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische	St. Egyden	Pitten	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht d. verwendeten Wagens. Ausladen durch die Partei innerhalb 8 Tagesstunden*	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Zusammenstoss der betreffenden Localgütertarife	12·0	7·0	5·0	Kartirung		
2436		Betheiligten Verwaltungen		Lajta-Ujfalu	Ober-Waltersdorf	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen		Westungar.-Niederösterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. December 1893	14·5	13·0	1·5			
2437			Kohle, mineralische, steierischer Herkunft	Wr.-Neustadt transit	Biedermannsdorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens		Localgütertarif	12·3	7·0	5·3			Der nebige Frachtsatz hat auch für die mit der Station Biedermannsdorf in Geleiseverbindung stehenden Ziegelwerke Biedermannsdorf und Guntramsdorf Giltigkeit, und ist für die Ueberführung keine besondere Gebühr einzuheben
2438		Betheiligten Verwaltungen	Kupfer der Pos. M—19 des Tarifes, Theil I	Bischofshofen	Simmering E. W. A.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief. Einhaltung d. einschlägigen Tarifbestimmungen		Zusammenstoss der bestehenden Localgütertarife	97·0	97·0	—			
2439			Malz und Malzkeime	Traiskirchen	Wien E.W.A. transit oder Klein-Schwechat transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach dem Auslande bestimmt sein		Localgütertarif	9·0	7·5 einschliesslich der Ablegegebühr	1·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung des Documentes, gegen welches die Durchführung erfolgt, mit Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieses Documentes geschehen muss	Bemerkungen
2440	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Malztreber, nasse	Klein-Schwechat	Wien E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Localgütertarif	7·0	5·6	1·4	Kartirung		
2441			Schlacken der Pos. S. 19 des Tarifes, Theil I		Centralfriedhof	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch die Partei (in Centralfriedhof binnen 8 Tagesstunden)			4·8	3·5	1·3			
2442			Schotter der Pos. S—58 des Tarifes, Theil I	Waldmühle				Zusammenstoss der betreffenden Localgütertarife	14·3	12·5	1·8			
2443			Steine, und zwar: Quadern, Stufen, Platten, Rand- und Rinnsteine	Wöllersdorf	Wien E.W.A. Wien S.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen der Position 16 des Anhanges zum Niederösterr. Gemeinschaftstarife vom 1. August 1893		Niederösterr. Gemeinschaftstarif vom 1. August 1893	19·0	17·0	2·0			Das Abladen und Auflegen erfolgt durch die Bahnanstalt unentgeltlich, wenn die Strassenfuhrwerke binnen 24 Stunden nach erfolgter Avisirung beigestellt werden
2444			Strassenkehricht für Dungzwecke	Wien E.W.A.	Maria-Lanzendorf	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens		Localgütertarif	5·6	3·5	2·1			Die Ein- und Ausladung ist durch die Aufgeber, bezw. Empfänger innerhalb 6 Tagesstunden auf eigene Kosten zu besorgen. Bei einer etwa erforderlichen Desinfection werden von der Bahnanstalt die tarifmässigen Gebühren zur Aufrechnung gebracht
					Biedermannsdorf				7·0	5·0	2·0			
					Traiskirchen				8·5	5·5	3·0			
					Trumau				9·4	6·5	2·9			
					Ober-Waltersdorf				9·8	7·0	2·8			
					Tattendorf				10·5	7·5	3·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2445	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Biedermannsdorf	Nussdorf loco und transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1896	Zusammenstoss der betreffenden Localgütertarife	9·0	9·0	—	Kartirung		Der für Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit eingeführte Frachtsatz findet nur für jene Sendungen Anwendung, welche ab Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. über die Linien der K.F.N.B. weiter befördert werden
					Wien Donauquaibahnhof				8·0	8·0				
					Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit				9·0	9·0	—			
					Floridsdorf-Donaufeld				11·1	11·1	—			
2446				Maria-Lanzendorf (Station)	Klein-Schwechat	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist		Localgütertarif	6·3	3·5	2·8			
2447		Betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Tófej	Pitten	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist		Zusammenstoss der betreffenden Localgütertarife	45·9	45·0	0·9			
				Gutorföld					45·9	45·0				
				Csömödér					46·9	46·0				
				Sümegh					42·4	41·5				
				Rédics					47·9	47·0				
				Herend					46·4	45·5				
2448	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Rundholz bis 2·5 m Länge	Bastaji	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	133	127	6	Im Kartirungswege		
				Daruvar					139	133	6			
				Pakracz-Lipik					148	137	11			
									Heller inclusive ungar. Steuer		Heller			

2449 B.E.B. Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1896, gelangt für die zur Neuanlage eines Braunkohlen-Bergwerkes in Grasseth dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Falkenau a. d. Eger bei einem Durchlaufe von mindest. 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. bei Frachtzahlung für diese Minimaldistanz die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2450	**Buschtěhrader Eisenbahn**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Roheisen	Königshof	Teplitz-Waldthor	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	32·84 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
2451	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin (k.k.St.B.) Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.) Dux und Dux-Ladowitz Franz Josef-Stollen Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf	Mannersdorf St.E.G.	Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen Instradirung über Aussig	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Kronen pro 10000 kg 136·4 137·6 135·6 134·8 138·6 129·6 131 128·8 135·6 133·2 138·2 128·4 134·8	 114·4 116·2 112·8 111·6 117·2 107·8 108·8 107·4 113·4 110·2 116·8 107 111·6	 22 21·4 22·8 23·2 21·4 21·8 22·2 21·4 22·2 23 21·4 21·4 23·2	Im Kartirungswege		
2452	**Südbahn-Gesellschaft**		Eisenbahn-Bauinventargegenstände	Laibach S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	Sendungen müssen vom Baue der Unterkrainer Bahnen herrühren. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Variabel	150 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
2453	**Bozen-Meraner Bahn**		Baumaterialien, Einrichtungsgegenstände, als Maschinen, Glas-, Porzellan-, Leinenwaaren, Möbel etc.	Bozen-Gries, resp. Meran	Meran, resp. Bozen-Gries	**Minimalquantum jährlich 100 Tonnen** bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	30percentiger Nachlass	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1897	Sendungen müssen für den Hotelbau in Trafoi oder Karersee bestimmt und dement-sprechend adressirt sein. Ueber die näheren Bestimmungen ertheilt die Betriebsleitung in Meran die erforderlichen Auskünfte
2454	**Bozen-Meraner Bahn**		Bier in Fässern	Bozen-Gries	Meran	**Minimalquantum jährl. 250 Tonnen** bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	30 kr.	25 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens 31. Jänner 1897	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2455	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech aus der Pos. M. 19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Oswięcim	Budapest-dunaparti teherpályaudvar „ -föv. közrakt. „ -Józsefváros „ -Lipótváros „ -nyugoti pályaudvár	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende November 1896	Tarifheft 1 des Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehres vom 1. Juli 1894	157	153	4	In der Zeit bis Ende Februar 1896 im Rückvergütungswege. In der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 im Kartirungswege	Für die in der Winterperiode bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewiesen wird, dass von einem und demselben Absender während der Sommerperiode vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 ein dreimal so grosses Quantum expedirt wurde, wie in der obgenannten Winterperiode. Die Liquidirung der Refactie für die während der Winterperiode expedirten Sendungen erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Original-Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Refactiestempel tragen dürfen. Die Frachtdocumente rücksichtlich der bis Ende Februar 1896 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung der Frachtdifferenz erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1896 bis Ende November 1896 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Original-Aufgabsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate spätestens bis Ende Februar 1897 vorzulegen	
					Budapest-Kelenföld				161	153	8			
					Budapest-déli vasut Ó-Buda-Filatorigát				162	153	9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2456	K. k. General - Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Riesa Elbkai	Hořowitz Holoubkau Zbirow Zditz (für Königshof) Miröschau	Sendungen von mindestens 10 Tonnen per Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfg. 87 87 87 83 90		Im Kartirungswege		
2457	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Filterplatten	Worms (Hafen), Station der Hessischen Ludwigs-Bahn	Purkersdorf Pressbaum Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Theil II, Tarifheft 3, vom 1. Jänner 1895 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband		Mark 1·84 0·01 *) 1·83 0·01 *)		Im Kartirungswege		Die mit *) versehenen unter den Frachtsätzen stehenden Beträge sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben
2458	Oesterr. Nordwestbahn	Pr. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz des Specialtarifes 2 (in voll. Wagenladungen)	Greifendorf	Polep	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 2 giltigen allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	57·1 kr.		Im Kartirungswege		
2459	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, Briquetts, Coaks	Schwadowitz-Eipel	Prag B.N.B. Prag K.F.J.B. transito Prag-Smichow B.E.B. trans. Zlonitz Hospozin Laun	Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Kohle und Briquetts und für 10000 Kilogramm pro Wagen bei Coaks	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. Noten 34·1 30·3 36·3 47·3 48·8 52·3		Im Kartirungswege		
2460	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc.	**Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.** Die im Nachtrage III zum Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893 auf Seite 4 im Ausnahmetarif Nr. 1 für Siofok und Velencze enthaltenen Frachtsätze bleiben bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 in Kraft.										
2461	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	**Elbe-Umschlagsverkehr.** Die im Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893, im „ „ Westösterreich vom 1. Juni 1893, im „ „ Ungarn vom 1. September 1893, im „ „ Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893 und im „ „ Rumänien vom 1. Juni 1895, sowie in den zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen enthaltenen **Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden,** bleiben unter den gleichen Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis **Ende December 1896** in Kraft. Die bei einzelnen Frachtsätzen bedungenen Minimalquantitäten sind im Laufe des Jahres 1896 aufzuliefern, und bleiben diese **Frachtsätze** bis Ende December 1896 in Wirksamkeit. — Die Rückerstattungsgesuche sind bis **Ende April 1897** einzureichen.											

Vergebung von Demolirungsarbeiten.

Aus Anlass des Baues der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn gelangen die Objecte der Realitäten:

1. Mariahilf, Mollardgasse O.-Nr. 90, Conscr.-Nr. 173, E.-Z. 841 und 1024;
2. Mariahilf, Gumpendorferstrasse O.-Nr. 163, Mollardgasse O.-Nr. 94, Conscr. Nr. 568, E.-Z. 363;
3. Sechshaus, Carl Waltergasse O.-Nr. 2, Conscr. Nr. 170, E.-Z. 154 und Graumanngasse O.-Nr. 1 und 3, Conscr. Nr. 175, E.-Z. 181

zur Demolirung.

Die bezüglichen Arbeiten werden im Offertwege vergeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte und die Formulare hiefür sind bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie, XV. Neubaugürtel 34, einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens 22. Jänner 1896, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. Bauleitung einzureichen.

K. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn
Section Gürtellinie.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Der am 31. December 1895 fällige Zinsencoupon unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird, und zwar jener der Schuldverschreibungen

lit. A per 1500 Mk. D. R.-W. mit 30 Mk. D. R.-W.

und jener der Schuldverschreibungen

lit. B per 300 Mk. D. R.-W. mit 6 Mk. D. R.-W.

vom 2. Jänner 1896 an

- in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
- in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
- in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
- in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
- in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
- in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne, und
- in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

eingelöst.

Teplitz, am 15. December 1895.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 148. **Wien, 21. December 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. December 1895, womit für den Monat Jänner 1896 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Jänner 1896 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $20\frac{1}{2}$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Biliński m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 18. December 1895, Z. 74.000, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit zwei Noten vom 5. December 1895 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung zugehen lassen, dass die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahnen:

1. Kecskemét-Fülöpszállás, welche Linie am 27. October 1895 eröffnet wurde, und
2. Budapest-Esztergom, deren Theilstrecke Ó-Buda—Esztergom und die Nebenlinie Dorog—Pokod — und zwar die erstere für den Gesammt- und die letztere nur für den Frachtverkehr — am 17. November 1895 eröffnet worden sind,

in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufgenommen werden sollen.

In Folge dieser Mittheilung sind gemäss Art. 58, Absatz 1 des internationalen Uebereinkommens dem in der Liste enthaltenen Verzeichniss der von der kgl. ungarischen Staatsbahn-Verwaltung betriebenen und dem internationalen Uebereinkommen unterstehenden Linien angefügt worden:

l^2 die Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás,
m^2 „ „ Budapest-Esztergom.

Mit Rücksicht darauf, dass die kgl. Ungarischen Staatsbahnen als Gesammtnetz und mit namentlichem Vorbehalt der vom internationalen Verkehr ausgeschlossenen Linien in der Liste bereits enthalten sind, ist anzunehmen, dass der wirkliche Eintritt der neuen Linien mit dem Tage ihrer Betriebseröffnung in den internationalen Transportdienst stattgefunden hat.

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten mit dem Circularschreiben vom 13. December 1895 Nachricht gegeben.

Wien, am 18. December 1895.

Eisenbahn - Central - Abrechnungsbureau in Oesterreich im Jahre 1894.

Aus dem Berichte, welchen der Verwaltungsausschuss des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau in Oesterreich für das Rechnungsjahr 1894 veröffentlicht hat, ist zunächst zu entnehmen, dass die Ungthal-Localeisenbahn-Actiengesellschaft und die Eperjes-Bartfaer Localeisenbahn-Actiengesellschaft dem Bureau als Theilnehmer beigetreten sind, während die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft aus der Reihe der selbstständigen Theilnehmer ausgeschieden ist. Das genannte Abrechnungsbureau zählte sonach mit Schluss des Berichtsjahres 35 Theilnehmer, welche 158 Stimmen repräsentiren. — Nach der in der XIII. Specialconferenz am 23. August 1894 erfolgten Wiederwahl der zum Austritte bestimmten Mitglieder des Verwaltungsausschusses hat der letztere sich sofort neu constituirt und die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn neuerdings zur vorsitzenden Verwaltung gewählt.

Ueber die auf das Berichtsjahr Bezug habenden Angelegenheiten hat der Verwaltungsausschuss in sechs Sitzungen verhandelt, in welchen sich derselbe neben der ständigen Ueberwachung des Bureau in Bezug auf die allgemeine Geschäftsführung noch mit verschiedenen anderen dienstlichen Angelegenheiten befasst hat; hieher zählen insbesondere: die Ueberwachung des Standes der Antheilstabellen, sowie die Einleitung der erforderlichen Massnahmen bei den geschäftsführenden Verwaltungen wegen Hinausgabe fehlender Antheilstabellen; die Berathung der hinsichtlich der Altersversorgung der eigenen Beamten, bezw. hinsichtlich einer anderweitigen Gestaltung des Abrechnungsdienstes zu treffenden Massnahmen (die diesfälligen Berathungen waren bis zum Schlusse des Berichtsjahres noch nicht zu Ende geführt); die Erstellung eines Regulativs für die Scartirung von Acten, Büchern und sonstigen Behelfen des Bureau (die Genehmigung der Theilnehmer zur Einführung dieses Regulativs ist Seitens der vorsitzenden Verwaltung im schriftlichen Wege eingeholt worden); die endgiltige Durchführung der Bestimmungen für die Vorhineinzahlung der Gehalte, Personal- und Functionszulage der eigenen Beamten, dann der Diurnien und Taggelder der Diurnisten, bezw. Bureaudiener (die Genehmigung ist in der am 23. August 1894 abgehaltenen XIII. Specialconferenz erfolgt); die Regelung des Bureaubesuches an Sonn- und Feiertagen; die Einbeziehung des Bureau in das in Wien bestehende Telephonnetz.

Die auf den laufenden Dienst des Bureau bezüglichen Angelegenheiten sind vom Verwaltungsausschusse vorschriftsmässig erledigt und hiebei das Augenmerk vornehmlich auf die ökonomische Gebahrung gerichtet worden. Hinsichtlich der inneren Organisation ist im Berichtsjahre eine Aenderung in der Leitung eingetreten, indem der bisherige Vorstand des Bureau, Oberinspector Mathias Šewczik, über eigenes Ansuchen von seinem Posten enthoben und Oberinspector Johann Schiller zum Vorstand des Bureau ernannt wurde.

Ueber den speciellen Dienst des Bureau bemerkt der Bericht, dass der Verkehrsumfang gegenüber dem Vorjahre, ohne dass im Berichtjahre eine nennenswerthe Veränderung der Verkehrsgebiete zu verzeichnen ist, doch eine wesentliche Zunahme erfahren hat. Im Berichtsjahre wurden gegenüber dem Vorjahre um 4647 Abrechnungsunterlagen mehr behandelt und um 255.767 Repartitionspositionen mehr ermittelt.

An Transporteinnahmen wurden vertheilt und abgerechnet: 31,731.869 fl. ö. W., 4,929.556 Mark und 1411 Francs, gegen 29,823.836 fl. ö. W., bezw. 4,074.056 Mark und 1079 Francs im Jahre 1893. Es beträgt sonach die Erhöhung der abgerechneten Transporteinnahmen 1,908.033 Gulden, 855.500 Mark und 332 Francs.

Zur Vertheilung der nach 405 Tarifen (einschliesslich der Tarifnachträge, Anhänge, Kartirungssätze und sonstigen Tarifcombinationen) ermittelten Gebühren waren mit Schluss des Berichtsjahres 359 Antheilstabellen vorhanden, wogegen zu 46 Tarifbehelfen diese Tabellen noch fehlten. In Folge dieses und des weiteren Umstandes, dass zu den ausgegebenen Tarifen die zugehörigen Antheilstabellen nicht immer rechtzeitig erschienen sind, musste, wie im Vorjahre, auch im Berichtjahre für ungefähr 35 pCt. der gesammten Abrechnungen die vorläufige Antheilsermittlung vorgenommen werden.

Bei Vergleichung der Gesammtzahl der Repartitionspositionen mit der auf die Vertheilung nach Repartitionspositionen entfallenden 70percentigen Quote der Kosten für die Gebührenrepartirung stellen sich die Kosten einer Repartitionsposition auf 2·710 kr., gegen 3·017 kr. im Jahre 1893, somit gegen das Vorjahr um 0·307 kr. geringer. Mit Zugrundelegung der vorbezeichneten Gesammtkosten (100 pCt.) ergeben sich als Kosten einer Repartitionsposition 3·871 kr., gegen 4·309 kr. im Vorjahre.

Aus Anlass der Gebührenvertheilung wurden bei 26 Bahnen in 1304 Verkehren (80 im Civilpersonen-, 79 im Militärpersonen-, 167 im Civilgepäck-, 85 im Militärgepäck-, 235 im Civil-Eilgut-, 445 im Civil-Frachtgut-, 49 im Militär-Eilgut und 164 im Militär-Frachtgutverkehre) 13.360 Zusammenstellungen (826 im Civilpersonen-, 739 im Militärpersonen-, 1575 im Civilgepäck-, 634 im Militärgepäck-, 2599 im Civil-Eilgut-, 5414 im Civil-Frachtgut-, 243 im Militär-Eilgut- und 1330 im Militär - Frachtgutverkehre), 16.167 Stationsrechnungen (4910 im Civilpersonen-, 1424 im Militärpersonen-, 8614 im Civilgepäck- und 1219 im Militärgepäckverkehre) und 200.165 Summarien (36.358 im Civil-Eilgut, 154.540 im Civil-Frachtgut-, 536 im Militär-Eilgut- und 8731 im Militär-Frachtgutverkehre) der Behandlung unterzogen. An Gebührenrepartitionen wurden bei 47 Bahnen im Civilpersonenverkehre 49.541, bei Militärtransporten 67.231, im Civilgepäckverkehre 47.695 und im Civilgüterverkehre 1,734.378, in Summa sohin 1,898.845 Repartitionspositionen behandelt.

Die Gesammtsumme der für das Jahr 1892 abgerechneten Transporteinnahmen hat betragen: für Civilpersonen 496.613·34 fl., für Militärtransporte 453.868·02 fl., für Civilgepäck 82.587·35 fl., für Civilgüter 30,698.801·04 fl., 4,929·556·62 Mk. und 1411·08 Frcs., in Summa sohin 31,731.869·75 fl., 4,929.556·62 Mk. und 1411·08 Frcs.

An Fehlexpeditionen (Güterverschleppungen) im Güterverkehre wurden für die Periode vom December 1893 bis November 1894 und an Nachträgen aus den Jahren 1882 bis 1893 bei 3142 Frachtkarten 68.424·10 fl. an Regiespesen und 12.052·95 fl. an Saldi zur Austragung gebracht.

Ueber die Behandlung der Frachterstattungsansprüche, Mängelerläuterungen, Reexpeditionen und Refactien ist aus dem Geschäftsberichte zu entnehmen, dass der gesammte Acteneinlauf in dieser Geschäftsgruppe 13.632 Stück betrug, wozu noch 1779 Stück als Rest vom Vorjahre zu zählen sind, so dass im Ganzen 15.411 Stück zu behandeln waren; hievon wurden 13.801 Stück er-

ledigt, und sind sohin 1610 Stück unerledigt geblieben, von welchen 420 Stück wegen fehlender Antheilstabellen nicht behandelt werden konnten; der Rest, bezw. die vertheilbaren Acte entsprechen einem Einlaufe von circa 33 Tagen. Bei den Frachterstattungsansprüchen wurden 614 Frachtbriefe, 14.530 Unterschiedsberechnungen und 185.929 Frachtantheilsposten behandelt und 21.734 Avisi ausgestellt. In Bezug auf Reexpeditionen wurden 1211 Rechnungsdocumente der Behandlung unterzogen, und belief sich die Summe der hiebei abgerechneten Gebühren und Nachnahmen auf 421.777·11 fl. und 66.562·90 Mk. und die Summe der im Valutaausgleich liquidirten Gebühren auf 371.683·65 fl. An Refactien wurden bei 11.554 Frachtposten 9109·21 fl. und 140.300·33 Mk. liquidirt. Abrechnungsanstände wurden bei 7739 Antheilsposten behandelt.

Die definitive Rückrechnung der seinerzeit provisorisch abgerechneten Transporteinnahmen umfasste im Jahre 1894 zusammen 61 Tarife und 52 Nachträge für 1169 Monatsperioden, und betrugen die der definitiven Abrechnung zugeführten Transportgebühren 11,731.792 fl. und 910.101 Mk.; die aus denselben zur Durchführung gelangten Saldi bezifferten sich auf 349.517 fl. und 23.675 Mk. Mit Schluss des Jahres 1894 verblieben 151 Tarife und 152 Nachträge für 5367 Monatsperioden zur definitiven Rückrechnung; hievon waren 88 Tarife und 90 Nachträge für 2364 Monatsperioden mit Antheilstabellen und 63 Tarife und 62 Nachträge für 3003 Monatsperioden ohne, bezw. mit unvollständigen Antheilstabellen. Der Stand der noch vorzunehmenden Rückrechnungen hat sich gegen das Vorjahr um 586 Monatsperioden erhöht, was darauf zurückzuführen ist, dass im Berichtjahre auch der Zuwachs an vorläufig bewirkten Abrechnungen um 639 Monatsperioden mehr betragen hat als im Vorjahre. Trotz des Umstandes, dass im Berichtsjahre nur 1169 Monatsperioden (gegen 1211 im Vorjahre) endgiltig rückgerechnet wurden, liegt doch pro 1894 eine gesteigerte Arbeitsleistung vor, was übrigens auch darin Ausdruck findet, dass die im Berichtsjahre endgiltig rückgerechneten Transporteinnahmen jene des Vorjahres um nahezu 5 pCt. übersteigen.

Hinsichtlich der Cartellabrechnungen wurde das für das Berichtsjahr aufgestellte Programm bis auf die Fertigstellung der Abrechnungen des Verkehres österreichischer Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn mit Wien (loco und transit) für das Jahr 1893, der Umkartirungen im Verkehre Südbahn—Böhmen ab 1. August 1888 bis 31. December 1889, des galizisch-adriatischen Verkehres für das Jahr 1893 durchgeführt. Die beiden erstgenannten Abrechnungen wurden inzwischen mit einer durch verschiedene Hindernisse hervorgerufenen einmonatlichen Verspätung fertiggestellt, wogegen die letztgenannte Abrechnung mangels vollständiger Antheilstabellen noch nicht bewerkstelligt werden konnte. Im Ganzen waren im Berichtsjahre dem Bureau 11 Cartellverkehre zur Abrechnung zugewiesen, bezüglich welcher dem Bureau 6330 Acte über Refactien und Frachtrückerstattungen zukamen, auf Grund welcher für 13.748 Verkehrsrelationen die entsprechenden Vormerkungen behufs cartellmässiger Durchführung gemacht und die letztere auch rücksichtlich 11.885 Verkehrsrelationen vorgenommen worden ist. Aus den durchgeführten Cartellabrechnungen resultirten für die betheiligten Verwaltungen Saldi im Gesammtbetrage von 226.760·66 fl., 311.018·47 Mk. und 68·36 Frcs. Hinsichtlich der cartellmässigen Behandlung von Umkartirungen im Güterverkehre wurde im Berichtsjahre die mit Schluss des Rechnungsjahres 1893 in Folge mehrfacher Beanständung nicht zur Durchführung gelangte einschlägige Abrechnung der Periode vom 1. August 1888 bis 31. December 1889 zur Umarbeitung, bezw. die Abrechnung für den restlichen Theil der gleichen Periode zur Aufstellung und Saldirung gebracht. Die aus diesen Abrechnungen durchgeführten Saldi betragen 180.558 fl. und 32.062·59 Mk. Die Extrahirung und Abrechnung der Umkartirungen aus den folgenden Jahrgängen 1890, 1891 und 1892 wurde über Beschluss der betheiligten Verwaltungen einer eigenen Commission zugewiesen.

Neben der Finalisirung der Abrechnungen für die Periode bis Ende 1889 wurden im Berichtsjahre die Umkartirungen aus dem Jahre 1893 consignirt und zum Theil auch abgerechnet. Hiebei mussten bezüglich des Inlandsverkehres 52.821 Posten cartellmässig behandelt werden, von welchen 22.186 Posten zur Stornirung, 30.635 Posten zur Abrechnung gelangen. Ueberdies wurden bezüglich des Auslandsverkehres 30.196 Posten aufgenommen, wovon 13.853 Posten im Central-Abrechnungsbureau abgerechnet, 16.343 Posten an andere Abrechnungsstellen zur weiteren Behandlung überwiesen wurden.

In der Generalabrechnung über die Transporteinnahmen und sonstigen Forderungen wurden insgesammt 48,546.190·35 fl. Noten, 446.954·35 fl. Gold, 8,870.993·71 Mark, 548.979·67 Frcs., 31.124·02 Rubel und 74·01 Lire ausgewiesen, und resultirten hieraus Saldi in der Höhe von 8,810.991·67 fl. Noten, 252.106·12 fl. Gold, 2,173.212·24 Mark, 320.157·92 Frcs., 28.394·53 Rubel und 74·01 Lire. Im Vergleiche zu dem Vorjahre ergibt sich bei der Umrechnung der ausländischen auf die österreichische Währung eine Erhöhung von 6·65 pCt.

Im Berichtsjahre wurden ferner für 37 Verwaltungen 12 Saldirungen vorgenommen und die zur Saldirung gebrachten Beträge dem Bureau mittelst 1493 Ausgleichsanmeldungen aufgegeben, über welche 17.451 Buchungsposten im Debit und Credit durchzuführen und 424 Conti correnti auszufertigen waren. Die Höhe der zur Ausgleichung angemeldeten Beträge belief sich auf 84,650.426·95 fl. Noten, 897.044·05 fl. Gold, 23.356·25 fl. Silber, 9,900.652·29 Mark, 1,644.960·27 Frcs.. 213.637·10 Rubel und 218·88 Lire, und verblieben nach erfolgter Saldirung zur Baarbegleichung 10,465.225·48 fl. Noten, 198.529·91 fl. Gold, 18.182·99 fl. Silber, 4,343.333·56 Mk., 357.730·86 Frcs., 198.635.32 Rubel und 60·75 Lire. Zur Begleichung dieser Saldi waren zusammen 1052 Zahlungen und ebensoviele Empfänge erforderlich; das Verhältniss der Baarsaldi zu den saldirten Totalbeträgen stellte sich wie folgt:

Bei der österr. Noten-Währung . . .	12·36 pCt.
„ „ „ Gold- „ . . .	22·13 „
„ „ „ Silber- „ . . .	77·85 „
„ „ deutschen Reichs-Währung . .	43·87 „
„ „ französischen Währung . . .	21·75 „
„ „ russischen „ . . .	92·98 „
„ „ italienischen „ . . .	27·98 „

Gegen das Vorjahr ergibt sich, nach Umrechnung auf österreichische Währung, in der Höhe der beglichenen Saldi eine Vermehrung von 7·9 pCt., in der Anzahl der bewirkten Zahlungen eine Verminderung von 16·1 pCt. Diese Verminderung resultirt vornehmlich aus der seit October 1894 geübten Umrechnung, bezw. Ausgleichung der Goldgulden und Francs (Lire) in Markwährung. Die Baarausgleichungen betrugen im Ganzen 14·5 pCt. — gegen 13·8 pCt. im Vorjahre — der zur Saldirung aufgegebenen Beträge.

Hinsichtlich des allgemeinen Dienstes ist aus dem Berichte zu entnehmen, dass die Anzahl der im Bureau eingelangten, bezw. dortselbst ausgefertigten Acte sich gegenüber jener des Vorjahres um 314, die Anzahl der erledigten Acte um 685 und die Anzahl der Expeditionen um 925 vermehrt hat. In Angelegenheiten des inneren Bureaudienstes wurden 105 Dienstvorschriften erlassen und 56 Verzeichnisse über Gebührenermässigungen mit 603 Posten hinausgegeben. An Tarifen und Nachträgen sind 112, bezw. 190 eingelangt, und standen hievon überhaupt 163, bezw. 242 nebst 359 Antheilstabellen in Verwendung. Der gesammte Acteneinlauf betrug 24.266 Stück, wovon 23.795 mit 25.339 abgefertigten Expeditionen erledigt wurden; ausserdem sind 18.767 Dienstbriefe und Packete — um 5542 weniger als im Vorjahre — zwischen in- und ausländischen Verwaltungen abgefertigt worden.

Zur Besorgung der Geschäfte des Eisenbahn-Centralabrechnungsbureau in Oesterreich standen mit Schluss des Berichtsjahres 51 zugetheilte und 41 eigene Beamte, 58 Diurnisten und Praktikanten, 11 Bureaudiener und 5 Tag- und Accordarbeiter in Verwendung, und blieb somit der Gesammtstand gegen das Vorjahr unverändert. Im Ganzen sind innerhalb des Berichtsjahres 6 Beamte und 9 Diurnisten aus dem Stande des Bureau ausgeschieden, dagegen 1 Beamter und 14 Diurnisten dem Stande des Bureau zugewachsen.

Der jährliche Durchschnittsbezug an fixen Gebühren stellte sich für einen Beamten exclusive des Vorstandes auf 1508 fl., für einen Diurnisten auf 620 fl., für einen Diener und Arbeiter wie im Vorjahre auf 477 fl. und für einen Bediensteten überhaupt auf 1096 fl.

Die gegen das Vorjahr bestehenden Erhöhungen von 78 fl. beim Durchschnittsbezuge für einen Beamten und von 27 fl. beim Durchschnittsbezuge für einen Diurnisten, sowie für einen Bediensteten überhaupt sind eine Folge der eingetretenen Beförderungen und Vorrückungen, bezw. Aufbesserungen der Diurnien.

Der Bureaubesuch war den Bediensteten im ganzen Jahre an 331 Tagen vorgeschrieben, und ergaben sich bei einem durchschnittlichen Stande von 167 Bediensteten für das Bureau und für das ganze Jahr 55.278 Arbeitstage, wovon 50.521 Tage abgeleistet, während in Folge von Urlauben 1989 Tage, in Folge von Krankheiten 2539 Tage und zufolge anderer Ursachen (Einberufung zu Waffenübungen, Contumazirungen etc.) 229 Tage für den Dienst verloren gingen. Von den Urlauben wurden gewährt: 1303 Tage zur Erholung, 62 Tage zum Curgebrauche, 588 Tage zur Ableistung der Militärdienstpflicht und 36 Tage aus anderen Ursachen.

Die Kosten des Bureau haben im Berichtsjahre 236.871·47 fl. betragen, wovon 211.231·43 fl. auf Personalkosten, 9552·62 fl. auf Miethzinse und Instandhaltung der Localitäten, 1019·65 fl. auf Beheizung, Beleuchtung und Reinigung, 3463 fl. auf Drucksorten, Geschäftsbücher und Papier, 9429·46 fl. auf Druck- und sonstige Vervielfältigungskosten und 2175·31 fl. auf sonstige Kosten entfallen; nach Abschlag der Einnahmen per 4047·87 fl. (an hereingebrachten Gehaltsvorschüssen und Decret-Stempelgebühren 1606·75 fl., für Nebenarbeiten auf besondere Rechnung 1666·65 fl., an sonstigen Empfängen 774·47 fl.) ergaben sich die Nettokosten per 232 823·60 fl. Diese Nettokosten, welche den genehmigten Kostenvoranschlag um 418·60 fl. überschritten haben, vertheilen sich auf die einzelnen Dienstzweige wie folgt: Auf die Vertheilung und Abrechnung der Transporteinnahmen 73.499·73 fl., auf die Gebührenrückvergütung 29.818·41 fl., auf die Gebührenrückrechnung 37.943·77 fl., auf die Cartellabrechnung 89.038·95 fl., auf die gemeinsame Saldirung 2522·74 fl. Von den vorgenannten Mehrkosten entfallen 2978·56 fl. auf den Titel „Personalkosten“ in Folge der in allen Dienstzweigen wesentlich gesteigerten Leistungen, während jedoch bei den sachlichen Ausgaben, u. zw. vornehmlich durch ökonomische Gebahrung mit den Verbrauchsmaterialien, 2559·96 fl. erspart worden sind.

Die Durchschnittskosten einer Repartitionsposition bei Vertheilung und Abrechnung der Transporteinnahmen betrugen 3·333 kr., jene einer Saldirungspost 21·634 kr., einer Repartitionsposition bei der Rückrechnung 14·702 kr., eines Guldens rückgerechneter Transporteinnahmen 0·369 Kreuzer, und endlich jene eines Guldens Saldo aus der Cartellabrechnung 9·557 kr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krasne—Brody: Bauliche Herstellung in Brody: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage einer Contumazanstalt in der Station Brody für die aus Russland zum Transitverkehre eingeführten Schafe für den 21. December anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Usłyanowski betraut. [G.-I.-Z. 23.791.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Nimburg—Jungbunzlau: Geleisevermehrung in der Zuckerfabrik und in der Station Wlkawa.) Im Hofe der fürstl. Thurn und Taxis'schen Zuckerfabrik in Wlkawa werden die Geleise vermehrt und aus diesem Anlasse die Stationsgeleise am Bahnhofe in Wlkawa entsprechend umgestaltet. [30. November, Z. 69.888.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Erweiterung eines Wächterhauses.) Das Streckenwächterhaus Nr. 49 Gd wurde durch Herstellung eines Anbaues erweitert. [3. December, Z. 70.076.]

— (Trockenhütte in Reichenberg.) Die Aufstellung einer mit einem heizbaren Anbaue versehenen Trockenhütte bei der neuen Desinfectionsanlage in der Station Reichenberg wurde genehmigt. [7. December, Z. 71.612.]

— (Pferdestall in Alt-Paka.) Für Zwecke des Bahnrestaurateurs Franz Pick wurde in der Station Alt-Paka ein Pferdestall aufgestellt. [2. December, Z. 70.587.]

Localbahn Rakonitz-Petschau. (Geleisepläne.) Die vom Landesausschusse in Prag vorgelegten Geleisepläne der Stationen Senomat-Schanowa, Woratschen und Jechnitz, sowie der Haltestelle Gerten der Theilstrecke Rakonitz—Pladen der Localbahn Rakonitz-Petschau mit der Abzweigung von Protiwitz nach Buchau wurden genehmigt. [H.-M.-Z. 68.600.]

Projectirte Localbahn Freistadt-Leonfelden. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von Franz Kastner, Bürgermeister in Leonfelden, vorgelegten Vorprojectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von Freistadt nach Leonfelden die Trassenrevision auf den 21. December anberaumt. [H.-M.-Z. 74.348.]

Krakauer Tramway-Gesellschaft. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von der Krakauer Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projectes einer Pferdebahnlinie vom Ringplatze zu den Parkanlagen (IV. Bezirk) in Krakau die politische Begehung auf den 28. December anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [H.-M.-Z. 73.479.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Pilsen—Eisenstein: Aenderung der Fahrordnung.) Mit 1. December ist die Fahrordnung auf der Strecke Pilsen—Eisenstein dahin abgeändert worden, dass von diesem Tage an die gemischten Züge Nr. 1257 und 1258 zwischen Pilsen und Eisenstein wieder verkehren. Diese Nachtzüge haben Anschlüsse von und nach Wien, Prag, Eger und München. [Z. 71.983.]

— (Eröffnung der Haltestelle Cerhowitz.) Die in der Strecke Prag—Furth i. W. zwischen den Stationen Hořowitz und Zbirov-H. gelegene Haltestelle Cerhowitz ist am 15 December, vorläufig auf die Dauer eines Jahres, für den Personenverkehr eröffnet worden. Die in dieser Haltestelle anhaltenden Personenzüge, sowie die Verkehrszeiten derselben sind aus dem vom October l. J. giltigen Fahrplanplacate Blatt III zu entnehmen. Die Fahrkarten werden in der Haltestelle selbst ausgegeben, wogegen die Gepäcksaufnahme gegen Nachzahlung der Gebühren stattfindet. [Z. 73.342.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachbenannte Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 28. November, Z. 72.312, dem Reichstagsabgeordneten Edmund Gajáry
   a) für eine von der Station Orosháza (zwischen den Stationen Csaba und Szeged-Rókus) der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein) — Orosháza — Eszék—Villány der königl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Linie Szarvas—Orosháza—Mezöhegyes (Békes-Csanáder Eisenbahn) abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Mágocs in der Station Szentes mit den Linien Szolnok—Kun-Szent Márton—Szentes und Hodmezö-Vasárhely—Szentes des Staatsbetriebes verbindende;
   b) für eine von einem geeigneten Punkte der Linie Szarvas-Orosháza—Mezöhegyes abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Fábián-Sebestyen gleichfalls in der Station Szentes mit der Linie a) verbindende;
   c) eine die Linien a) und b) von Szentes aus nach Ueberbrückung der Theiss in der Station Csongrád mit der im Betriebe der königl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Flügelbahn Félegyháza—Csongrád der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Félegyháza—Orsova—Verciorova verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 2. December, Z. 81.785, dem Comitatsmunicipium des Comitates Nógrád für eine von der Station Verőcze (Comitat Nógrád) der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest der königl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese im Lókosthalzuge über Nógrád, die Gemarkung der Gemeinde Romhány und Vadkert in der Station Detjár (nächst Balassa-Gyarmat) oder in der Endstation Balassa-Gyarmat mit der im Betriebe der königl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn (Párkány-Nána—)Csata—Detjár—Balassa-Gyarmat und der zukünftigen Station der concessionirten Nógráder Comitatsbahn, das ist der Linie (Budapest—)Aszód—Balassa-Gyarmat—Losoncz (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 110) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 2. December, Z. 83.472, dem Gutsbesitzer Geza Beliczey und dem Kunstmühlenbesitzer Ignaz Rosenthal, Einwohnern von Békes-Csaba:
   a) für eine von der Stadt Békes-Csaba aus einerseits bis Apácza (Comitat Békes), andererseits bis Doboz führende schmalspurige Strasseneisenbahn, eventuell Localbahn mit Dampfbetrieb;
   b) eine vom Bahnhofe der Station Békes der Flügelbahn Békes-Földvár der Hauptlinie Budapest—Békes—Arad — Tövis der königl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und sich im Bereiche der Stadt Békes verzweigende schmalspurige Strasseneisenbahn mit Locomotivbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Baranya-Szent Lörincz—Slatina—Nasic. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, nachdem der Bau der Schlussstrecke Baranya-Sellye—Slatina—Nasic der Localbahn Baranya-Szent Lörincz — Baranya-Sellye — Slatina — Nasic (deren Theilstrecke Baranya-Szent Lörincz—Baranya-Sellye bereits im Frühjahre für den allgemeinen Verkehr eröffnet wurde [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36]) fertiggestellt ist, die technisch-polizeiliche Begehung angeordnet. Die insgesammt 93 km lange Bahn ist von Budapest aus über Dombovár die kürzeste Route nach Brod und Bosnien und wurde von der Bauunternehmung C. Gross & Comp. in Wien in der verhältnissmässig kurzen Zeit vom 1. September 1894 bis jetzt fertiggestellt, was unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Drau bei Zalathna mit einer auf fünf Steinpfeilern (zwei Land- und drei pneumatisch fundirte Strompfeiler) ruhenden Eisenbrücke überbrückt werden musste, als eine nennenswerthe Leistung der erwähnten Unternehmung bezeichnet zu werden verdient. Die Brückenproben fanden am 9. December statt, und constatirte die diesbezüglich delegirte Commission die Ausführung des Baues und die Verkehrstüchtigkeit der Brücke als durchaus entsprechend.

Localbahn Csákovár-Bóka. (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 8. December fand unter Führung des Ministerialsecretärs Dr. Andór Bartos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Csákovár-Bóka (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs-Bl. Nr. 6) statt, deren Concessionärin die Direction der Zsebely-Csákovárer Localbahn. bezw. der Torontáler Comitats-Localbahn-Actiengesellschaft ist. Die Commission constatirte die durchaus entsprechende Ausführung des Baues und der Einrichtung der Strecke, deren Eröffnung nach erfolgter Ergänzung einiger Detailarbeiten noch im December erfolgen wird. Die Linie Csákovár-Bóka, welche von der Endstation Csákovár der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Zsebely-Csákovár der Linie Temesvár—Zsebely—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigt, verbindet diese in der Station Bóka mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Bóka—Versecz der Torontáler Comitats-Localbahnen.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen (vorläufig noch) mit Pferdebetrieb. (Ausbau des Ofner Betriebsnetzes.) Die Budapester hauptstädtische Municipalverwaltung hat die Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen (derzeit noch) mit Pferdebetrieb aufgefordert, im Sinne des Punktes 9 des anlässlich der Umgestaltung der gesellschaftlichen Linien auf elektrischen Betrieb mit der hauptstädtischen Commune abgeschlossenen Vertrages (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34, 110 und 114) folgende Linien im Bereiche der donaurechtsuferseitigen Bezirke (Buda [Ofen]) auszubauen, und zwar:

1. die Linie über die Vámháztér-(Zollamts-)Brücke bis zur Südbahnstation im II. Bezirke (Christinenstadt), welche mit Rücksicht auf ihre Bedeutung bezüglich des Verkehrs mit den donaulinksuferseitigen Bezirken (Pest) sowohl, als des inneren Ringverkehrs bis Ende 1896 herzustellen ist;
2. die Linie vom zukünftigen Brückenkopfe der zu erbauenden Eskütér- (Schwurplatz-) Brücke bis zur Station Budapest-Kelenföld, mit einer Abzweigung zum Mattoni'schen Salzbade;
3. die von der Hauptlinie ins Zugliget (Auwinkel) nach Lipótföld (Leopoldifeld) mit Berührung der Landes-Irren-Hauptanstalt führende Linie;
4. die von einem geeigneten Punkte der Ofner Ringstrassenbahn abzweigende, bis zum Ofner Friedhofe im Farkasvölgy (Wolfsthal) führende Linie;
5. die Fortsetzung der Hauptlinie zum Auwinkel bis zur Thalsperre Vaskapü (Eisernes Thor) nächst dem Vergnügungsetablissement „Zum Fasan" und zur dortigen Villeggiatur.

Sämmtliche genannten Linien sind den Anforderungen des elektrischen Betriebes entsprechend herzustellen.

Ausland.

Elsass-Lothringen. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes am Schlusse des Rechnungsjahres 1894/95.) Die Gesammtlänge der für Rechnung des Deutschen Reiches betriebenen Bahnstrecken betrug nach dem Verwaltungsberichte am Schlusse des Berichtsjahres 1994/95 1471·94 km vollspurige und 27·98 km schmalspurige Strecken.

Die Länge der zweigeleisigen Strecken betrug unter Zurechnung der gepachteten Strecke von der Reichsgrenze bei St. Ludwig bis Basel 703·89 km, gegen 685·02 km im Vorjahre, mithin mehr 18·87 km, welche Länge auf die zweigeleisig ausgebauten Theilstrecken Diedenhofen—Künzig, Diedenhofen—Königsmachern und Sierck—Preussische Grenze entfällt. Die Linien—Diedenhofen—Teterchen und Diedenhofen—Preussische Grenze bei Sierck sind nunmehr in ihrer ganzen Länge zweigeleisig ausgebaut.

Von der 1484·11 km betragenden Eigenthumslänge liegen 1467·17 km auf elsass-lothringischem und 16·94 km auf preussischem Gebiet.

Ausserdem befinden sich in Elsass-Lothringen noch folgende Bahnen im Betrieb:

1. die von der Reichsbahn für Rechnung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft betriebene vollspurige Nebenbahn von der Grenze bei Esch über Deutsch-Oth nach Redingen einschliesslich der Anschlussbahnen (10·70 km),
2. die der Pfalzbahn gehörige und von dieser betriebene vollspurige Hauptbahn von Saargemünd bis zur bayerischen Grenze bei Bliesbrücken (11·72 km),
3. die einer Privatgesellschaft gehörige vollspurige Strassenbahn Rappoltsweiler-Stadt — Rappoltsweiler-Bahnhof (4 km) und
4. die schmalspurigen, verschiedenen Privatgesellschaften gehörigen Linien: Mülhausen—Ensisheim, bezw. Wittenheim, bezw. Pfastatt, Colmar—Schnierlach, Colmar—Winzenheim, Strassburg—Truchtersheim, Strassburg—Markolsheim mit Abzweigungen nach Erstein und Rheinau: zusammen rund 129 km. Die Strassenbahnlinien in den Städten Mülhausen, Strassburg und Metz sind hierin nicht enthalten.

Die Gesammtlänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen in Elsass-Lothringen belief sich am Schlusse des Berichtsjahres auf 1465·61 km Vollspurbahnen und 156·98 km Schmalspurbahnen, insgesammt auf rund 1623 km.

Die Gesammtlänge der von der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen betrug (einschliesslich der Strecke Ulflingen—Preussische Grenze) 206·07 km.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einstellung des Güterverkehres zwischen Wien-Nordbahnlände, Praterquai, Donauquaibahnhof und Budapest loco [exclusive Budapest Donauuferbahnhof].) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft findet die letzte Güter-Thalexpedition von Wien nach Budapest, desgleichen die letzte Bergexpedition von Budapest nach Wien am 18. December statt.

Die Güteraufnahme in Wien und Budapest wurde für diese Saison am 17. December definitiv geschlossen.

Plattensee-Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft. (Einstellung des Verkehrs während der Wintermonate.) Die Direction der Plattensee-Dampfschiffahrt-Actiengesellschaft verlautbart, dass mit 15. December der Personen- und Frachtenverkehr zwischen sämmtlichen Stationen für die Dauer der Wintermonate eingestellt wurde.

Lehrcours für Schiffsofficiere der Mercantilschiffe. (Statuten.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 146 vom 6. December 1895 verlautbart das Statut des auf Anordnung des königl. ungar. Handelsministers errichteten Lehrcourses für Schiffsofficiere und Capitäns der Mercantilschiffe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 139). Derselbe wird im Winter gehalten und zwölf Wochen lang dauern. Der Unterricht wird von 2 Uhr Nachmittags bis 6 Uhr Abends ertheilt werden. Als ordentliche Hörer werden schon im Schiffsdienste befindliche Personen aufgenommen, und zwar in erster Reihe solche, die durch die betreffenden Schiffahrtunternehmungen empfohlen sind, und in zweiter Reihe freiwillig sich meldende. Als ausserordentliche Hörer werden solche im Schiffsdienste thätige Personen betrachtet, welche sich keiner Prüfung unterziehen und lediglich nur zur Vervollständigung ihres Wissens den Cours frequentiren wollen. Von allen ordentlichen Hörern wird gefordert, dass sie das 18. Lebensjahr vollendet und eine Mittelschule mit gutem Erfolge absolvirt haben, dass ferner durch den Anstaltsarzt ihre Eignung zum Schiffsdienste bezeugt wird und dass sie mindestens schon drei Monate praktisch im Schiffsdienste thätig gewesen seien. Der Mangel eines Mittelschulzeugnisses kann indessen durch die Aufsichtscommission unter gewissen Bedingungen nachgesehen werden. Die Abiturienten dieses Courses erhalten ein Abgangszeugniss, auf Grund dessen sie nach dreijähriger erfolgreicher Praxis zur Schiffsführerprüfung zugelassen werden. Die Einschreibegebühr beträgt 5 fl., das Schulgeld 20 fl.; das letztere wird indes vorläufig den im Dienste stehenden Frequentanten, ohne dass sie darum ansuchen müssten, erlassen. Der 1895/96er Lehrcours begann am 16. December.

Verschiedene Mittheilungen.

Schiedsgericht der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen. (Ernennung des Vorsitzenden.) Der k. k. Justizminister hat im Einvernehmen mit dem Leiter des k. k. Ministeriums des Innern an Stelle des in den Ruhestand getretenen k. k. Oberlandesgerichtsrathes Dr. Franz Freiherrn von Hye-Glunek in Gemässheit des § 38 des Gesetzes vom 28. December 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888), betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, und der §§ 2 und 5 der Ministerialverordnung vom 10. April 1889 (R.-G.-Bl. Nr. 47) den k. k. Oberlandesgerichtsrath bei dem Oberlandesgerichte in Wien Carl Ritter von Adamek zum Vorsitzenden bei dem Schiedsgerichte der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt für Niederösterreich in Wien und bei dem Schiedsgerichte der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen ernannt.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Veränderungen im Verwaltungsrathe.) An Stelle des verstorbenen Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn Ignaz Ginzkey wurde das Verwaltungsrathsmitglied Wilhelm von Lindheim zum Vicepräsidenten gewählt; gleichzeitig wurde der gesellschaftliche Verwaltungsrath durch die Cooptirung des Herrn Willy Ginzkey ergänzt.

Verlosungen.

Am 30. November:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Emission 1874. (Rückzahlung ab 1. Juni 1896.)

Am 2 December:

Bukowinaer Localbahnen. Prioritätsactien. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896.)

Südbahn-Gesellschaft. Actien. (Rückzahlung ab 1. Mai 1896.) 3 pCt. Prioritäten Serie A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V, Z (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896); X (Rückzahlung ab 1. April 1896). 4 pCt. Prioritäten. (Rückzahlung ab 1. Mai 1896.)

Am 6. December:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien. (Rückzahlung ab 2. Jänner 1896.)

Am 11. December:

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Actien. (Rückzahlung ab 1. Juli 1896.)

Ausgabe neuer Couponsbogen.

5 pCt. Ungarische Ostbahnactien (Staatsobligationen vom Jahre 1876). Der letzte Coupon der auf Grund des Gesetzartikels L vom Jahre 1876 zur Einlösung der Ungarischen Ostbahnactien emittirten Staatsobligationen wird am 1. Jänner 1896 fällig, und werden demzufolge die neuen Couponsbogen gegen Einlieferung der zu den Prioritäten gehörigen Talons vom 2. Jänner 1896 ab in Budapest bei der königl. ungarischen Staatscentralcasse den dort persönlich erscheinenden Parteien kostenfrei ausgefolgt. Die Einreichung der Talons kann ferner in der Zeit vom 2. Jänner 1896 bis inclusive Ende Mai 1896 in Budapest und Wien bei den untenbenannten Firmen gegen Erlag der folgenden Gebühren geschehen, und zwar: in Budapest bei der Ungarischen allgemeinen Creditbank, in Wien bei der k. k. priv. österreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe, gegen Vergütung von 6 Kreuzern per Couponsbogen bei Einreichung von 25 Talons oder darunter — gegen Vergütung von 3 Kreuzern per Couponsbogen bei Einreichung von mehr als 25 Stück Talons; in letzterem Falle jedoch beträgt die Minimalgebühr fl. 1.50. In der Zeit vom 2. Jänner 1896 bis Ende Mai 1896 werden ferner die Ausgabe der neuen Couponsbogen kostenfrei vermitteln: die königl. ungarische Staatscasse in Budapest und die königl. Staatscasse in Agram.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Pferden.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden als Frachtgut in gewöhnlichen Wagen von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Paris (La Villette) und Pantin, Stationen der Französischen Ostbahn, in Kraft.

Exemplare desselben sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 30 Hellern = 30 Centimes pro Stück erhältlich.

Wien, am 17. December 1895. [1018]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-Bayerischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages VIII zum Gütertarif Theil II.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1896 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Wien, am 17. December 1895. [1019]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft III.

Frachtsätze für Pozsony-Ujváros.

Die im Ausnahmetarife Heft III vom 15. September 1895 auf Seite 18 im Verkehre mit Pozsony-Ujváros enthaltenen Frachtsätze finden vom 1. Februar 1896 angefangen mit einer Erhöhung von 4 Hellern für 100 kg Anwendung.

Budapest, am 15. December 1895. [1020]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Schlafwagenverkehr Wien—Berlin.

Vom 28. December 1895 werden auf der Strecke Wien—Berlin bei den Schnellzügen 1 und 2 neun Schlafwagen mit Schlafstellen I. und II. Classe eingestellt.

Die Preise der Schlafplätze werden betragen:

In der Strecke Wien—Berlin I. Classe Mark 12·—, II. Classe Mark 10·50.

In der Strecke Wien—Dresden I. Classe Mark 9·50, II. Classe Mark 8·50.

Reisende, welche in einer Zwischenstation zugehen, haben die obbezeichneten Beträge der Schlafwagenkarte für die ganze Strecke Wien—Berlin, bezw. Wien—Dresden zu entrichten.

Den mit Fahrkarten I. Classe versehenen Reisenden steht es frei, eine Schlafstelle I. oder II. Classe zu benützen, während den mit Fahrkarten II. Classe versehenen Reisenden nur die Benützung einer Schlafstelle II. Classe gestattet ist.

Wien, am 17. December 1895. [1021]

Niederösterreichischer Gemeinschaftsverkehr. Niederösterreichisch-Böhmischer Güterverkehr.

Giltigkeitsverlängerung des Tarifes, Theil II, für den Niederösterreichisch-Böhmischen Güterverkehr, insoweit es sich nicht um den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn handelt.
Einführung des Nachtrages II zum Tarif, Theil II, für den Niederösterreichischen Gemeinschaftsverkehr, sowie des Nachtrages I zum Tarif, Theil II, für den Niederösterreich.-Böhmischen Güterverkehr.

Der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 67 vom 11. Juni 1895 auf Seite 1065 (Kundmachung Nr. 409) mit Giltigkeit vom 1. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895 publicirte Tarif, Theil II, für den Niederösterr.-Böhmischen Güterverkehr bleibt bis auf Weiteres in Wirksamkeit. Ausgenommen hievon sind die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn, welche mit Ende December 1895 ausser Kraft treten.

Vorstehende Bestimmungen gelangen mit dem ab 1. Jänner 1896 in Wirksamkeit tretenden Nachtrag I zu diesem Tarife zur Durchführung.

Mit 1. Jänner 1896 tritt weiters ein Nachtrag II zu dem ab 1. August 1893 giltigen Tarif, Theil II, für den Niederösterreichischen Gemeinschaftsverkehr in Kraft.

Derselbe enthält nur die durch eine Aenderung der Verkehrsbezeichnung erforderliche Titeländerung.

Exemplare dieser Nachträge können bei den Verbandsverwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) käuflich bezogen werden.

Wien, am 15. December 1895. [1022]

Die General-Direction der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Neuer Tarif, Theil I, Abtheilung A und B.

Mit 1. Februar 1896 tritt ein neuer Theil I, Abtheilung A und B, für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit, wodurch der Theil I, Abtheilung A vom 1. April 1894 und Abtheilung B vom 1. Februar 1895 ausser Kraft gesetzt wird.

Die Abweichungen gegenüber dem seitherigen Theil I, Abtheilung A, sind durch seitlich dem Texte angebrachte Striche und in der Abtheilung B durch das Zeichen # kenntlich gemacht.

Exemplare des neuen Theiles I, Abtheilung A und B, werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 19. December 1895. [1023]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Holz im Verkehre mit Gröschelmauth.

Vom 1. Jänner 1896 ab finden die in den Tarifheften 1 und 2 nebst Nachträgen I—V für Mähr.-Budwitz vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und b (Holz) unter Zurechnung von 3 Pfennig für 100 kg auch Anwendung im Verkehr mit der Station Gröschelmauth der Oesterr. Nordwestbahn.

Wien, am 19. December 1895. [1024]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Neue Tarife.) Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks vom Waldenburger und Neuroder Grubenbezirke nach den Stationen:

a) der Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II), der Breslau-Warschauer Eisenbahn, der Nebenbahn Hansdorf-Priebus und der Riesengebirgsbahn,
b) der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Gruppe I) und der Ostpreussischen Südbahn,
c) der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III) der Alt-Damm-Kolberger, Stargard-Küstriner, kgl. Militär-, grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, Neubrandenburg-Friedländer, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Wittenberger-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn und der Mecklenburgisch-Pommerschen Schmalspurbahnen

trat mit dem 1. December unter Aufhebung der geltenden Tarife je ein neuer Tarif in Kraft.

Die neuen Tarife enthalten fast durchweg die Sätze der jetzigen Tarife. Nur für einzelne Stationen sind geringfügige Ermässigungen eingetreten. Für die Station Warnemünde der Mecklenb. Friedrich-Franz-Eisenbahn sind die Sätze des neuen Tarifs (unter c) für Sendungen von 45.000 kg [Abtheil. II) gegen die bisherigen um 0·02 Mk. für 100 kg erhöht. Diese erhöhten Sätze gelten erst vom 1. Februar 1896 ab; bis dahin bleiben die bestehenden Sätze in Kraft.

Die Station Kaienmühle der Mecklenbg. Friedrich-Franz-Eisenbahn ist in den neuen Tarif (unter c) nicht wieder einbezogen; die Sätze des früheren Tarifes für diese Station bleiben noch bis Ende Jänner 1896 in Geltung.

Druckabzüge der neuen Tarife können zum Preise von 40 Pfg. (Tarif unter a) bezw. 65 Pfg. (unter b) und bezw. 55 Pfg. (unter c) von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Deutsch-Englischer Eisenbahnverband. (Neuer Personen- und Gepäckstarif.) Am 1. Januar 1896 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck — Theil II, Heft C — im Deutsch-Englischen Eisenbahnverbande über Bleiberg— und Herbesthal —Calais/Ostende—Dover, Antwerpen- - und Dalheim—Antwerpen—Harwich in Kraft. Die bisherigen Tarifsätze erleiden dadurch zum Theil unbedeutende Erhöhungen, zum Theil Ermässigungen. Der neue Tarif kann auf den betheiligten Stationen eingesehen werden.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Localgütertarif Heft D für den Verkehr der königl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895: Verkehr auf der Localbahn Schnaittach—Simmelsdorf-Hüttenbach.) Für den Verkehr der voraussichtlich im December zur Eröffnung gelangenden Localbahn Schnaittach — Simmelsdorf-Hüttenbach kommt der Tarif für den inneren Verkehr der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D vom 1. April 1895 zur Anwendung.

Die kilometrischen Entfernungen für die Frachtberechnung im Uebergangsverkehr sind derart zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station Schnaittach Bahnhof die aus dem Kilometerzeiger der Localbahn ersichtlichen Entfernungen angestossen werden.

Am Halteplatz Hedersdorf befindet sich eine öffentliche Ladestelle für den Wagenladungsverkehr. Die für die Ver- und Entladung daselbst erforderlichen Vorrichtungen haben die Versender und Empfänger selbst beizustellen.

Die Aufgabe und Auslösung der Frachtbriefe hat bei der Haltestelle Markt Schnaittach zu erfolgen.

Die Frachten berechnen sich nach den Tarifkilometern für Simmelsdorf-Hüttenbach. Eine Güterabfertigung zwischen der letzteren Haltestelle und der Ladestelle Hedersdorf findet nicht statt.

Sendungen mit der Frachtbriefvorschrift Schnaittach werden nach Markt Schnaittach abgefertigt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen beabsichtigt, die Lieferung und Aufstellung der mechanischen Einrichtungen für die Wasserstationen Niederlindewiese und Setzdorf der im Baue befindlichen Linie Niederlindewiese—Barzdorf im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Diese Einrichtungen sind loco franco der genannten Stationen zu liefern und bis längstens 15. Juni 1896 betriebsfähig aufzustellen, und hat die Lieferung auf Grund der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, Bedarfsausweis, Lieferungsbedingnisse und Typenpläne der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen zu erfolgen, welche nebst den Bestimmungen für die Offertabgabe bei der Fachabtheilung 2 der k. k. General-Direction (Wien, Westbahnhof) und bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Prag und Olmütz eingesehen und bei der k. k. General-Direction gegen Vergütung der Kosten auch behoben werden können.

Die auf diese Lieferung bezughabenden Offerte sammt Beilagen sind ungestempelt unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift:

„Offert für die Lieferung von Wasserstations-Einrichtungen der Linie Niederlindewiese—Barzdorf"

bis längstens 2. Jänner 1896, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Offerte erfolgt an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags bei der Fachabtheilung 2 der k. k. General-Direction, und steht es den Offerenten frei, hiebei anwesend zu sein.

Der Offertleger hat für sein Offert bis zum 20. Jänner 1896 im Worte zu verbleiben und für den Fall der Annahme desselben eine Caution zu erlegen, deren Höhe 5 pCt. des Werthes der Lieferung beträgt.

Wien, im December 1895.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Vergebung von Demolirungsarbeiten.

Aus Anlass des Baues der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn gelangen die Objecte der Realitäten:

1. Mariahilf, Mollardgasse O.-Nr. 90, Conscr.-Nr. 173, E.-Z. 841 und 1024;
2. Mariahilf, Gumpendorferstrasse O.-Nr. 163, Mollardgasse O.-Nr. 94, Conscr. Nr. 568, E.-Z. 363;
3. Sechshaus, Carl Waltergasse O.-Nr. 2, Conscr. Nr. 170, E.-Z. 154 und Graumanngasse O.-Nr. 1 und 3, Conscr. Nr. 175, E.-Z. 181

zur Demolirung.

Die bezüglichen Arbeiten werden im Offertwege vergeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte und die Formulare hiefür sind bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie, XV. Neubaugürtel 34, einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens 22. Jänner 1896, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. Bauleitung einzureichen.

K. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn
Section Gürtellinie.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
2462	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	—	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen rücksichtlich der im jeweiligen Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A. angeführten Linien und der Strecke Nowosielitza—Zuczka		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 km auf den nebenbezeichneten Linien der k. k. Staatsbahnen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis zum 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A. bezw. D, giltig vom 1. Jänner 1896	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1896 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 vorzulegen	—

Die für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse eingeräumte Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung, und zwar:

1. Auf Sendungen, welche an Mühlen-Etablissements adressirt sind, die bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen liegen und von den ersteren zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dieses Mühlen-Etablissement vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   - **a)** wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   - **b)** wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Bestimmungsstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Bestimmungsstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. — Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb drei Monaten, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist nicht tangirt. Rücksichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2 **b)** angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditions-Begünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Insoferne für die obangeführten Getreidesorten, rücksichtlich einzelner Relationen, etwa weitergehende Frachtermässigungen, als die vorstehenden, gewährt werden, findet eine Rückvergütung der obigen Frachtdifferenz nicht statt. Sollte jedoch die eingeräumte Frachtermässigung innerhalb der Grenze des gegenwärtigen Frachtnachlasses liegen, so wird der letztere entsprechend gekürzt werden.

   Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in dem bestehenden Anhange zu dem vorbezeichneten Localtarife etwa vorgesehenen ermässigten Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen angesehen.
4. Vorstehende Begünstigung gilt auch für Sendungen, welche aus Rumänien stammen und in galizischen Grenzstationen zur Umkartirung gelangen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									in Kreuzern ö. W.					
2463	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), Weizen und rohe Hirse aus Pos. 6—13 des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Sokal	Podwołoczyska	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen unter der Adresse eines Mühlenetablissements, welches den Bezug und die Vermahlung des Getreides auch factisch effectuiren muss	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1896	98	76·8	21·2	Im Kartirungswege		Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der gleichzeitig für den Localverkehr verlautbarte 15percentige Frachtnachlass keine Anwendung
				Sokal	Borki wielkie				90	72·5	17·5			
				Sokal	Tarnopol				88	69·2	18·8			
				Sokal	Jezierna				81	65·8	15·2			
				Sokal	Zborów				76	62·5	13·5			
				Sokal	Zloczów				71	59	12			
				Sokal	Krasne				66	54	12			
				Sokal	Zadwórze				61	62·2	8·8			
				Sokal	Barszczowice				58	50·5	7·5			
				Sokal	Lemberg p. z.				53	46·2	6·8			
				Sokal	Nowosielitza				141	112·5	28·5			
				Sokal	Staresioło				58	50·6	7·4			
				Brody	Lemberg p. z.				26	22·1	3·9			
				Brody	Borynicze				41	33·6	7·4			
				Brody	Zadwórze				19	16·2	2·8			
				Brody	Krasne				17	14	3			
				Brody	Jezierna				31	26·4	4·6			
				Brody	Tarnopol				38	31·9	6·1			
				Brody	Borki wielkie				41	33·6	7·4			
				Brody	Maxymówka				45	37	8			
				Brody	Bogdanówka				47	38·7	8·3			
				Brody	Podwołoczyska				49	40·4	8·6			
				Czernowitz	Husiatyn				71	57·1	13·9			
				Czernowitz	Staresioło				61	50·3	10·7			
				Sokal	Granica pod Brodami				78	62·4	15·6	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Empfänger lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
				Sokal	Granica pod Podwołoczyskami				98	78·5	19·5			
				Sokal	Suczawa				128	100·6	27·4			
				Sokal	Landesgrenze bei Lupków				78	62·9	15·1			
				Sokal	Landesgrenze bei Beskid				90	72·6	17·4			
				Brody	Landesgrenze bei Beskid				63	52·3	10·7			
				Brody	Landesgrenze bei Lupków				78	65	13			
				Brody	Suczawa				95	79·5	15·5			
				Brody	Nowosielitza				110	92·2	17·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									in Kreuzern ö. W.					
2464	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	Fehring	Graz (S. B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localgütertarif Theil II, Heft 1, Abschnitt A, giltig vom 1. Jänner 1896	22	19·8	2·2	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind	
				Fehring-Landesgrenze	Graz (S. B.)				22	19·8	2·2			
				Fehring	Graz (St. B.)				19	17·1	1·9			
				Fehring-Landesgrenze	Graz (St. B.)				22	19·8	2·2			
			Die für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse eingeräumte Frachtbegünstigung findet unter nachstehenden Modalitäten Anwendung: 1. Auf Sendungen, welche an ein in Graz gelegenes Mühlen-Etablissement adressirt sind und von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. — Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird. 2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an ein Mühlen-Etablissement in Graz abgegeben werden. Das Mühlen-Etablissement, welches eine an einen Zwischenhändler adressirte Sendung übernimmt, hat auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendung von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen worden ist.											
2465	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tariftheiles I, sowie Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen rücksichtlich sämmtlicher Linien, welche in den Abschnitten A des Heftes 1 und 2 (Localgütertarif, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1896) enthalten sind, ohne Fixirung einer Minimal-Verfrachtungs-Distanz		Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 1, Abschnitt A und Heft 2, Abschnitt A, giltig vom 1. Jänner 1896	Verschieden	Verschieden	Zehn Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen der Classe A	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Absender lautende Aufnahmescheine, welche bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind	
2466	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Bezüglich Rakonitz und Saaz auch im Namen der Buschtěhrader Eisenbahn	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tariftheiles I; ferner Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Ebenfurth Mühle, Klein-Schwechat, Wien Donauquaibahnhof und der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)	Den in umstehender Tabelle angeführten Stationen	Bei frachtgemässiger Beförderung, sowie bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localgütertarif Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1896		Vide umstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von											
	Ebenfurth Mühle*)			Klein-Schwechat			Wien Donauquaibahnhof			der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)		
	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass	tarifmässiger Frachtsatz	zugestandener Frachtsatz	Nachlass
	pro 100 kg in Kreuzern österr. Währung Noten											
Amstetten	44·5	40·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Battelau	—	—	—	75·0	72·5	2·5	73·0	70·5	2·5	72·5	70·0	2·5
Beneschau	87·5	79·5	8·0	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5	74·5	72·0	2·5
Bilin (k.k.St.B.)	115·5	108·5	7·0	106·0	103·5	2·5	104·0	101·5	2·5	103·5	101·0	2·5
Braunau a. Inn	77·5	73·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Breitenschützing	66·5	62·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Březnic	—	—	—	79·0	76·5	2·5	77·0	74·5	2·5	76·5	74·0	2·5
Brüx (k.k.St.B.) loco und transit	115·5	108·5	7·0	106·0	103·5	2·5	104·0	101·5	2·5	103·5	101·0	2·5
Budweis	72·5	66·5	6·0	59·0	56·5	2·5	57·0	54·5	2·5	56·5	54·0	2·5
Dux-Ladowitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dux-Liptitz	—	—	—	108·0	105·5	2·5	106·0	103·5	2·5	105·5	103·0	2·5
Eger (k.k.St.B.)	111·5	105·5	6·0	103·0	100·5	2·5	101·0	98·5	2·5	100·5	98·0	2·5
Eggenburg	50·5	46·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenstein	104·5	99·5	5·0	95·0	92 5	2·5	93·0	90·5	2·5	92·5	90·0	2·5
Frankenmarkt	72·5	68·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gmunden und Gmunden Seebhf.	70·5	66·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Görkau	—	—	—	111·0	108·5	2·5	109·0	106·5	2·5	108·5	106·0	2·5
Horazdowic Stadt	—	—	—	75·0	72·5	2·5	73·0	70·5	2·5	72·5	70·0	2·5
Ischl	75·5	71·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Klattau	—	—	—	85·0	82·5	2·5	83·0	80·5	2·5	82·5	80·0	2·5
Klostergrab	—	—	—	109·0	106·5	2·5	107·0	104·5	2·5	106·5	104·0	2·5
Kosten		—	—	109·0	106·5	2·5	107·0	104·5	2·5	106·5	104·0	2·5
Lambach	64·5	60·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Linz	56·5	52·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Littitz	—	—	—	87·0	84·5	2·5	85·0	82·5	2·5	84·5	82·0	2·5
Marienbad	106·5	100·5	6·0	98·0	95·5	2·5	96·0	93·5	2·5	95·5	93·0	2·5
Mies-Kladrau	—		—	90·0	87·5	2·5	88·0	85·5	2·5	87·5	85·0	2·5
Nepomuk	—	—	—	79·0	76·5	2·5	77·0	74·5	2·5	76·5	74·0	2·5
Neuern	—	—	—	88·0	85·5	2·5	86·0	83·5	2·5	85·5	83·0	2·5
Neugedein	—	—	—	90·0	87·5	2·5	88·0	85·5	2·5	87·5	8[illegible]·0	2·5
Neuhaus	—	—	—	67·0	64·5	2·5	65·0	62·5	2·5	64·5	62·0	2·5
Ober-Čerekwe		—	—	73·0	70·5	2·5	71·0	68·5	2·5	70·5	68·0	2·5
Ober-Leutensdorf	—		—	108·0	105·5	2·5	106·0	103·5	2·5	105·5	103·0	2·5
Patzau			—	73·0	70·5	2·5	71·0	68·5	2·5	70·5	68·0	2·5
Petersburg-Jechnitz	—	—	—	96·0	93·5	2·5	94·0	91·5	2·5	93·5	91·0	2·5
Pilgram		—	—	77·0	74·5	2·5	75·0	72·5	2·5	74·5	72·0	2·5
Pilsen K.F.J.B.	95·5	87·5	8·0	85·0	82·5	2·5	83·0	80·5	2·5	82·5	80·0	2·5
Pisek	—	—	—	69·0	66·5	2·5	67·0	64·5	2·5	66·5	64·0	2·5
Plan	104·5	99·5	5·0	95·0	92·5	2·5	93·0	90·5	2·5	92·5	90·0	2·5
Podersam	—	—	—	98·0	95·5	2·5	96·0	93·5	2·5	95·5	93·0	2·5
Postelberg		—	—	104·0	101·5	2·5	102·0	99·5	2·5	101·5	99·0	2·5
Přibram	—		—	82·0	79·5	2·5	80·0	77·5	2·5	79·5	77·0	2·5
Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)		—	—	95·0	92·5	2·5	93·0	90·5	2·5	92·5	90·0	2·5
Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	111·5	105·5	6·0	103·0	100·5	2·5	101·0	98·5	2·5	100·5	98·0	2·5
Salzburg	80·5	76·5	4·0	—	—		—	—	—	—	—	—
Schärding	74·5	70·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schlan	—	—	—	95·0	92·5	2·5	93·0	90·5	2·5	92·5	90·0	2·5
Schüttenhofen	88·5	81·5	7·0	79·0	76·5	2·5	77·0	74·5	2·5	76·5	74·0	2·5
Schwarzenau-Zwettl	58·5	54·5	4 0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Peter Seitenstetten	48·5	44·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steeg	77·5	73·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Steyr	56·5	52·5	4·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Strakonitz	—	—	—	71·0	68·5	2·5	69·0	66·5	2·5	68·5	66·0	2·5
Tabor	—	—	—	67·0	64·5	2·5	65·0	62·5	2·5	64·5	62·0	2·5
Taus (k.k.St.B.)	101·5	94·5	7·0	92·0	89·5	2·5	90·0	87·5	2·5	89·5	87·0	2·5
Teplitz-Waldthor	—		—	109·0	106·5	2·5	107·0	104·5	2·5	106·5	104·0	2·5
Wels	62·5	58·5	4·0	—			—	—	—	—	—	—
Wessely a. d. Luschnitz			—	61·0	58·5	2·5	59·0	56·5	2·5	58·5	56·0	2·5
Wilten	117·5	113·5	4·0		—	—	—		—	—	—	—
Wittingau	—	—	—	57·0	54·5	2·5	55·0	52·5	2·5	54·5	52·0	2·5

*) In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfullung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2467	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1, Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen in den untenstehenden Relationen		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 km	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, giltig vom 1. Jänner 1896	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1896 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind	

Von	Nach den Stationen der Strecken
Czernowitz Hadikfalva Kolomea Volksgarten Zabłotów	bis Lemberg Stanislau—Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Stanislau Buczacz	bis Lemberg und bis Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Bursztyn Bortniki Chodorów Borki wielkie Tarnopol Brody	bis Lemberg Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Kałusz	bis Stryj Sokal—Rawa ruska Lemberg—Stryj Stryj—Landesgrenze bei Beskid
Lemberg	bis Jaroslau Lemberg—Stryj—Landesgrenze bei Beskid Stryj—Chyrów Chyrów—Przemyśl Jaroslau—Rawa ruska
Sokal Rawa ruska	bis Jaroslau Jaroslau—Przemyśl Przemyśl—Chyrów—Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Stryj	bis Chyrów und bis Landesgrenze bei Beskid Jaroslau—Przemyśl Przemyśl—Chyrów—Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Szczerzec	bis Przemyśl (via Lemberg) und bis Landesgrenze bei Beskid Przemyśl—Jaroslau Jaroslau—Rawa ruska Chyrów—Przemyśl Chyrów—Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Beskid

sowie nach allen westlich gelegenen Stationen der im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (giltig vom 1. Jänner 1896) angeführten Linien

Von	Nach den Stationen der Strecken
Przemyśl Niżankowice	bis Rzeszów und bis Neu-Zagórz Neu-Zagórz—Landesgrenze bei Łupków
Ustrzyki	bis Jasło und bis Landesgrenze bei Łupków Jasło - Rzeszów
Jaroslau Nowa grobla	bis Dębica und bis Chyrów Dębica—Nadbrzezie Rozwadów Chyrów —Neu-Zagórz—Landesgrenze b. Łupków
Rzeszów	bis Tarnów und bis Jasło Dębica—Nadbrzezie—Rozwadów Tarnów—Stróże Jasło—Stróże—Neu-Sandez Landesgrenze bei Leluchów Zagórzány—Gorlice
Rozwadów	bis Dębica Dębica—Tarnów Tarnów—Stróże Stróże—Neu-Sandez—Landesgrenze b. Leluchów
Gorlice	bis Neu-Sandez Neu-Sandez—Landesgrenze bei Leluchów Stróże—Tarnów
Neu-Sandez	bis Zwardon Podgórze-Płaszów—Oświęcim Skawina Sucha Stróże—Tarnów—Krakau
Tarnów Bogumiłowice	bis Krakau Podgórze-Płaszów Oświęcim Skawina—Sucha Tarnów Stróże Neu-Sandez Landesgrenze bei Leluchów Neu-Sandez—Zwardon

sowie nach allen westlich gelegenen Stationen der im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (giltig vom 1. Jänner 1896) angeführten Linien

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2468	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, als: Getreideschrot, Mehl (einschliesslich Spelz- und Griesmehl), Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste u. dgl. und Kleie	Gorlice	Oświęcim transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufgabe mit directen nach Hamburg B (loco oder transit) lautenden Frachtbriefen unter Einhaltung der im Tarife vom 1. August 1894 für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Special-tarif 1	49	Differenz *)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind	*) Der Gebührenausgleich findet in der Weise statt, dass die von der Aufgabsstation bis Oświęcim transit tarifmässig entfallenden Frachtantheile gegen Einziehung der nach vorstehendem Zugeständnisse bis Oświęcim transit resultirenden, ermässigten Frachtantheile rückvergütet werden, wobei die Umrechnung von einer in die andere Währung ausgeschlossen ist.
				Neu-Sandez						51				
				Niżankowice						68				
				Ustrzyki						75				
				Bogumiłowice				Tarif vom 1. August 1894 für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina	Jeweilige Frachtantheile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit Pfennige 51	Pfennige 30	Jeweilige Differenz, dieselbe beträgt derzeit Pfennige 21			
				Borki wielkie					185	115	70			
				Bortniki					163	99	64			
				Brody					168	103	65			
				Bursztyn					172	105	67			
				Chodorów					160	97	63			
				Czernowitz					214	138	76			
				Hadikfalva					231	150	81			
				Jaroslau					99	58	41			
				Kałusz					173	107	66			
				Kolomea					196	124	72			
				Lemberg					144	85	59			
				Nowa grobla					109	64	45			
				Przemyśl					111	65	46			
				Rawa ruska					129	76	53			
				Rozwadów					99	58	41			
				Rzeszów					81	48	33			
				Sokal					150	88	62			
				Stanislau					182	113	69			
				Stryj					155	92	63			
				Szczerzec					150	90	60			
				Tarnopol					182	113	69			
				Tarnów					54	32	22			
				Zabłotów					201	128	73			
				Gorlice		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach einer der im Tarife vom 1. August 1894 für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen deutschen Stationen unter Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes		Localtarif	Special-tarif 1	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1896 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 des Localtarifes, Theil II, Heft 2, abzüglich 15 pCt.	Jeweilige Differenz *)			
				Neu-Sandez										
				Niżankowice										
				Ustrzyki										
				Volksgarten										
				Bogumiłowice				Tarif vom 1. August 1894 für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina	Jeweilige Frachtantheile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit Pfennige 51					
				Borki wielkie					185					
				Bortniki					163					
				Brody					168					
				Bursztyn					172					
				Chodorów					160					
				Czernowitz					214					
				Hadikfalva					231					
				Jaroslau					99					
				Kałusz					173					
				Kolomea					196					
				Lemberg					144					
				Nowa grobla					109					
				Przemyśl					111					
				Rawa ruska					129					
				Rozwadów					99					
				Rzeszów					81					
				Sokal					150					
				Stanislau					182					
				Stryj					155					
				Szczerzec					150					
				Tarnopol					182					
				Tarnów					54					
				Zabłotów					201					

2469 — K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen — Betheiligten Verwaltungen

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. — Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr. Getreideverkehr Galizien-Vorarlberg, resp. Lindau.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter fortlaufender Nr. 2465, 2471, 2474 und 2475 für Getreide, Mahlproducte und Mehl etc. etc. unter Anderen von Böhmen, Mähren etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 verlautbarten **Zugeständnisse für Sendungen nach Tirol und Vorarlberg über die österr. Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die bayerischen Verkehrswege — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.**

Insoferne sich für Sendungen, welche zu den directen Frachtsätzen des Böhmisch-Tiroler, bezw. Oesterr.-Lindau-Vorarlberger, resp. Galizisch-Vorarlberg-Lindauer Verbandstarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben, **auf Grund der in den bezüglichen Publicationen namentlich angeführten Tarife** und unter Berücksichtigung der von den **dort angeführten Tarifen** zugestandenen Frachtnachlässe, **billigere** Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den eingehobenen Frachtsätzen des directen Tarifes (Böhmen-Tirol etc. etc.), bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen, **rückvergütet.**

2470 — K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter Nr. 2465 und 2471 für Getreide, Mahlproducte und Mehl etc. von Böhmen, Oberösterreich etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 verlautbarten Zugeständnisse für Sendungen nach Oberösterreich, Tirol etc. über die österreichischen Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die **bayerischen Verkehrswege** — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.

Insoferne sich für Sendungen, welche auf Grund des Bayerisch-Oesterreichischen Grenztarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben auf Grund der in den bezüglichen Publicationen **namentlich** angeführten Tarife und unter Berücksichtigung der von den dort angeführten Tarifen zugestandenen Frachtnachlässe billigere Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den auf Grund des Bayer.-Oesterr. Grenztarifes eingehobenen Frachtsätzen bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen **rückvergütet.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2471	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut	den Stationen der nebenangeführten Eisenbahnen (excl. der in den Localtarifen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar: Abschnitt B und C des Tarifes Theil II, Heft 1, ferner Abschnitt B—E des Tarifes Theil II, Heft 2, sowie im Tarife, Theil II, Heft 3, enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und excl. der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	den Stationen in den übrigen Theilen von Böhmen, sowie den Stationen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol (excl. der Südbahn-Stationen) und Vorarlberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen a) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 50—150 km; b) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mehr als 150 km	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen (k. k. österr. Staatsbahnen: Theil II, Heft 1, Abschnitt A), Tarife des Oesterr. Eisenbahnverbandes, Nordwestböhmischer Eisenbahnverband, Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, Mährisch-Schlesischer Nachbarverkehr und Nachbarverkehr zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn, bezw. der ehemaligen Böhm. Westbahn einerseits und der k.k.österr.Staatsbahnen andererseits	Verschieden	Die am 1. Jänner 1896 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze abzüglich ad a) zehn Percent ad b) fünfzehn Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen) hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Getreidesendungen, jedoch Frachtbrief-Duplicate, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1897	
				den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und St.E.G., ferner den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert-Mittelwalde (excl.) und Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B.; den Stationen der Strecken Sigmundsherberg — Erdweis und St. Valentin — Summerau der k.k.St.B. und den Stationen der Strecke B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.		Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 50 km				zehn Percent				

Diese Begünstigungen finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegene Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.

   Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendung übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes I behandelt.

   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprüglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditions-Begünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorbezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen angesehen. Eine Ausnahme hievon machen nur die nebenangeführten Artikel von Nussdorf, Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien-Lagerhaus und Wien-Donauquaibahnhof nach Stationen der Strecken von Flirsch bis Bregenz, bezw. Buchs und St. Margrethen, rücksichtlich welcher Artikel der 15percentige Nachlass von den bezüglichen Frachtsätzen im ersten Anhange zum Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A und Abschnitt A—C, gewährt wird.
4. Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren für die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung der inländischen Local-, bezw. Verbandstarife, sowie der von den Sätzen dieser Tarife zugestandenen, vorangeführten Nachlässe billiger stellen, als bei directer Abfertigung in den gleichen Relationen zu den directen Sätzen des Oesterreichisch-Russischen Grenztarifes, gelangt erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2472	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse.

Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut von ungarischen Stationen nach den angeführten österreichischen Stationen, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlaufe von mindestens fünfzig Kilometern auf österreichischem Gebiete unter Einhaltung folgender Bedingungen nachstehende Nachlässe **im Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. August 1892.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Strecken Grussbach—Znaim, Grussbach—Chotzen, Střelic—Okřiško, Brünn (einschliesslich Brünn K.F.N.B.)—Blažowitz und Böhm.-Trübau—Hohenstadt der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
5. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
6. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 56—59 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
7. Im Verkehre nach den im vierten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Branzaus—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Brünn—Okřiško, Brünn—Kanitz-Eibenschitz und Brünn—Chotzen der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 66—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
8. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, **in Böhmen gelegenen,** im vierten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 64—69 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
9. Im Verkehre von den sub a), Seite 75—86 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österreichischen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
10. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten, **in Mähren gelegenen** Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen Adlerkosteletz, Böhm.-Trübau, Senftenberg, Wildenschwert, Wildenschwert trans., Brandeis a. d. Adler und Chotzen, ferner von der im Nachtrag III, Seite 10, sub Punkt V enthaltenen Station Losoncz nach den Stationen Gabel und Wichstadtl-Lichtenau, ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35—40 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
11. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30, Nachtrag II, Seite 3 und 4, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten übrigen, **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 33—40 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
12. Im Verkehre von den sub b), Seite 89—94, sowie den im Nachtrag I, Seite 3—30, und den im Nachtrage III, Seite 10 und 11, sub Punkt V und VI enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der ehemaligen k. k. priv. Böhm. Westbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und nach Eger, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 48—51 des Haupt-Tarifes enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnitt-Frachtsatz für die Station Eger der k. k. Staatsbahnen (Seite 48) der Berechnung zu Grunde gelegt wird.

B. Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Jänner 1895.

1. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Teschen (excl.)—Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein und Nezamislitz) ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1896 ab Teschen giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre zwischen den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Oderberg (excl.)—Prerau—Olmütz—Sternberg und Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1896 ab Oderberg giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den sub A), Seite 19—21, bezw. Seite 31—90, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hullein (excl.)—Lundenburg—Ober-Gerspitz, sowie Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1896 ab Marchegg giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
4. Im Verkehre von den sub B, bezw. C, Seite 25—26, bezw. 107—142, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz und Schwarzbach ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Jänner 1896 für Oderberg—Olmütz enthaltenen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. Jänner 1896 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen enthaltenen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1,
   b) im Verkehre mit den übrigen Stationen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1896 ab Vlarapass, bezw. Sudoměřitz-Landesgrenze transit giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
5. Im Verkehre von den im Nachtrage I, Seite 8—15 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr, giltig vom 1. Juli 1893, ab Oderberg am 1. Jänner 1896 giltigen, um 2 kr. pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

C. Tarif-Theil III, Heft 1, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. November 1892.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen, und zwar:

1. Nach sämmtlichen **in Mähren gelegenen** Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der österr. Nordwestbahn, der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen und der Strecke Böhm.-Trübau—Chotzen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den am 1. Jänner 1896 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 2 kr. per 100 kg gekürzten Special-Tarifes I.
2. Nach sämmtlichen übrigen **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den am 1. Jänner 1896 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 2 kr. per 100 kg gekürzten Special-Tarifes I.

D. Tarif-Theil III, Heft 2, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. October 1895.

1. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Von Lundenburg bis Schönbrunn excl., sowie von Hullein bis Friedland excl. sammt Abzweigungen, ferner Nikolsburg ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1896 giltigen, um 2 kr. per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1· **ab Marchegg**;
   b) von Schönbrunn incl. bis Chybi incl. sammt Abzweigung ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1896 giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Oderberg**;
   c) von Friedland incl. bis Bielitz excl. ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1896 giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1 **ab Teschen**.
2. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Tarife für den mährisch-schlesischen Nachbarverkehr, giltig vom 1. Juli 1893, ab Oderberg am 1. Jänner 1896 giltigen, um 2 kr. per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den im Localtarife dieser Eisenbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1896 ab Sudomeřitz—Landesgrenze transit giltigen, um 2 kr. per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

Bedingungen.

Die vorstehenden sub A, B, C und D angeführten Nachlässe finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegene Mühlen-Etablissements adressirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden. Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weitergesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecke von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.

   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt bei Entsprechung der vorstehend angeführten Bedingungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen sind.
4. Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt.
5. Die Refactieermittlung wird stets nur auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe vorgenommen. Soferne von der ungarischen Versandtstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactieermittlung für derartige Sendungen im Sinne der sub Pos. 2473 dieses Verordnungsblattes angeführten Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Uebergangsstation, und zwar, wenn directe Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze, wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2473	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen												

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

E. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. Juli 1893.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse.

Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 wird für die zu den Frachtsätzen des Tarifes Theil II, Heft 1, für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verband, giltig vom 1. Juli 1893, abgefertigten Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse nach Stationen der Strecke St. Valentin—Summerau (incl.) bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österreichischem Gebiete ein 10percentiger Nachlass, nach den übrigen in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österreichischem Gebiete für Entfernungen von 50 bis 150 km ein 10percentiger, über 150 km ein 15percentiger Nachlass und nach allen sonstigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen bei einem Durchlaufe von mindestens 50 km auf österr. Gebiete ein 10percentiger Nachlass hinsichtlich des Durchlaufes auf den im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen Linien von den Frachtsätzen des Specialtarifes 1 des vom 15. Juli 1892 giltigen Localgütertarifes der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und zwar: von der Uebergangsstation (Wien K.E.B., Leobersdorf, Sollenau, Ebenfurt-Landesgrenze, Leoben, Fehring-Landesgrenze, Innsbruck), über welche die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen einbrechen, im Rückvergütungswege bewilligt.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

F. Tarif Theil II, Heft 1, vom 1. December 1893.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse.

Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse als Frachtgut von den im Tarife Theil II, Heft 1, giltig vom 1. December 1893, enthaltenen directen Frachtsätzen im Verkehre von ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege bewilligt, und zwar:

nach	Freiland	2·4 kr.	pro 100 kg
„	Hainfeld	1·8 „	
„	Hohenberg	2·6 „	
„	Kernhof	2·9 „	
„	Piesting	1·1 „	
„	Schrambach	2·2 „	
„	St. Egydi am Neuwalde	2·7 „	
„	Weissenbach a. d. Triesting	1·1 „	
„	Wilhelmsburg	2·2 „	
„	Waldegg	1·1 „	

Bedingungen.

Die vorstehend sub E und F angeführten Nachlässe finden unter folgenden Bedingungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an bei den in Frage kommenden Bestimmungsstationen gelegenen Mühlen-Etablissements addresirt sind und von denselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.
   Das diese Sendungen beziehende Mühlen-Etablissement hat auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass das bezogene Getreide durch dasselbe vermahlen werden wird.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler addressirt sind und von denselben nachweislich an Mühlen-Etablissements abgegeben werden. Dieser Nachweis ist, wie folgt, zu liefern:
   a) Wenn das diese Sendungen übernehmende Mühlen-Etablissement in derselben Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat dasselbe auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass diese Sendungen von demselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden;
   b) wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements per Eisenbahn weiter gesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt und die Adressirung an ein Mühlen-Etablissement bestätigen zu lassen. Rücksichtlich **einer und derselben** Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet. Die Neuaufgabe muss längstens innerhalb dreier Monate, vom Tage der Ankunft der betreffenden Sendungen in der Zwischenstation an gerechnet, erfolgen. Durch diese Bestimmung wird das den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist **nicht** tangirt. Rücksichtlich der Strecke von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation werden derartige Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt.
   In den sub 2 b) angeführten Fällen erfolgt eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandtstation nach der definitiven Bestimmungsstation nur dann, wenn die Einlagerung in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigungen zugestanden sind, stattfindet.
3. Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt bei Entsprechung der vorstehend angeführten Bedingungen gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende März 1897 vorzulegen sind.
4. Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Getreidesorten gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigung liegen, werden die obigen Nachlässe entsprechend gekürzt.

Rubrik	2474
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, sowie Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut
für die Transportstrecke von	den im Theil II, Heft 4, des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1893 und im Tarif für den Galizisch-Wiener Verbandsverkehr vom 1. Februar 1893 enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie der Station Krakau (K.F.N.B.), dann den im Theil II, Heft 2, des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1894 enthaltenen weiteren Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
nach	I. den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., M.S.C.B., k. k. St.B. und St.E.G., ferner den Stationen der Strecken von Znaim bis Polna-Stecken, von Wildenschwert bis Mittelwalde (excl.) und von Geiersberg bis Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B., dann der Strecke von Sigmundsherberg bis Erdweis der k. k. St.B. und B.-Trübau—Chotzen der St.E.G. II. den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.N.B., B.W.B., B.E.B., k. k. St.B., Oe.N.W.B., S.N.D.V.B. und St.E.G. III. den Stationen der Strecke von St. Valentin bis Summerau der k. k. österr. Staatsbahnen IV. den übrigen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	für I. und II.: Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A) für III. und IV.: Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A)
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	für I. und II.: Die am 1. Jänner 1896 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze, abzüglich fünfzehn Percent (I.) | zehn Percent (II.) für III. und IV.: Die am 1. Jänner 1896 für vorstehende Artikel giltigen Frachtsätze im Tarife des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, mehr den Localfrachtsätzen der k. k. St.B. ab Nussdorf, abzüglich fünfzehn Percent (IV.) | zehn Percent (III.) plus den Gebühren für die k. k. Donauuferbahn
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, auf den Namen des Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897
Besondere Bemerkungen	Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen für die angeführten Artikel gewährt werden, findet eine Rückvergütung der vorbezifferten Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenze der gegenwärtigen Begünstigungen liegen, so werden die vorbezifferten Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen werden auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den vorbezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstige Begünstigungen angesehen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2475	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten als Frachtgut	den in nachstehender Tabelle genannten Aufgabsstationen	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen, sowie jener der bezüglichen Verbandstarife. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine bayerische, süddeutsche, schweizerische oder französische Station lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, vom 1. Juni 1893; Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 5, vom 1. September 1889; Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. November 1894; Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. April 1895	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	

Von	Nach: Bregenz transit	Eger {B.E.B. / k.k.St.B.} trs.	Eisenstein transit	Furth i. W. transit	Lindau {k.k.St.B. / Bayer. St. B.} transit	Passau transit	Salzburg transit	Simbach transit	Bregenz transit	Buchs transit	Lindau {k.k.St.B. / Bayer.St.B.} transit	St. Margarethen trs.
	Markpfennige pro 100 kg								Centimes pro 100 kg			
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:												
Bogumilowice	274	164	174	168	274	179	183	181		338		343
Borki wielki	359	249	259	253	359	264	268	266		443		448
Bortniki	343	233	243	237	343	248	252	250		423		428
Brody	347	237	247	241	347	252	256	254		428		433
Bursztyn	348	238	248	242	348	253	257	255		430		435
Chodorów	341	231	241	235	341	246	250	248		421		426
Czernowitz	382	272	282	276	382	287	291	289		472		477
Gorlice	293	183	193	187	293	198	202	200		362		367
Hadikfalva	394	284	294	288	394	299	303	301		486		491
Jaroslau	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Kałusz	350	240	250	244	350	255	259	257		432		437
Kolomea	368	258	268	262	368	273	277	275		454		459
Lemberg	328	218	228	222	328	233	237	235		405		410
Neu-Sandez	295	185	195	189	295	200	204	202		364		369
Niźankowice	312	202	212	206	312	217	221	219		385		390
Nowa grobla	308	198	208	202	308	213	217	215		380		385
Przemyśl	309	199	209	203	309	214	218	216		381		386
Rawa ruska	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Rozwadów	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Rzeszów	292	182	192	186	292	197	201	199		360		365
Saybusch-Zabłocie	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310
Sokal	332	222	232	226	332	237	241	239		410		415
Stanislau	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Stryj	336	226	236	230	336	241	245	243		415		420
Szczerzec	334	224	234	228	334	239	243	241		412		417
Tarnopol	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Tarnow	276	166	176	170	276	181	185	183		341		346
Ustrzyki	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Zablotow	371	261	271	265	371	276	280	278		458		463
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Krakau	260	150	160	154	260	165	169	167		321		326
Saybusch-Zabłocie	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2476	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	**Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.** Etwaige Frachtdifferenzen, welche gegenüber den im obigen Verbande für Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse als Frachtgut im Verkehre von ungarischen Stationen nach der Station Jägerndorf der ehemaligen mährisch-schlesischen Centralbahn bestehenden directen Frachtsätzen auf Grund der in diesem Verordnungs-Blatte sub Pos. 2471 publicirten Begünstigung bei Umkartirung in Marchegg (K.F.N.B.) und Wien (K.F.N.B.) resultiren, werden unter Aufrechthaltung der an die obige Begünstigung geknüpften Bedingungen auch in jenen Fällen rückvergütet, wenn die Sendungen mit directen Frachtbriefen ohne Routen- oder Abfertigungsvorschrift aufgegeben werden.											
2477	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art	Złoczów	Laube, Tetschen, Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Galizien vom 1. Jänner 1893	Pfennige: 290	263*)	27	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg.
				Gródek					269	263*)	6			
				Złoczów	Schönpriesen-Umschlag				285	258*)	27			
				Gródek					264	258*)	6			
				Złoczów	Dresden-Elbkai				326	299	27			
				Gródek					305	299	6			
2478	Oesterr. Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle	Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	Neubidschow	**7000 metr. Tonnen Minimalquantum.** Unter Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894 sammt Nachträgen I–IV	in Kronen pro 10000 kg: 85·0	83·8	1·2	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als alleinigen Aufgeber lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende Februar 1897	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die officiellen Tarifsätze ermässigen sollten, reduciren sich im gleichen Ausmasse die zugestandenen Nachlässe. Die Schleppbahngebühren sind in den nebenseitig zugestandenen Nettosätzen nicht inbegriffen, sondern separat zu entrichten
				Dux und Dux-Ladowitz					85·0	81·8	3·2			
				Holtschitz-Seestadtl					85·0	84·8	0·2			
				Karbitz					81·8	75·8	6·0			
				Mariaschein					83·2	77·2	6·0			
				Schönfeld					81·0	75·0	6·0			
				Schwaz-Kuttowitz					85·0	81·8	3·2			
				Teplitz					85·0	79·4	5·6			
				Triebschitz					85·0	84·4	0·6			
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					80·6	74·6	6·0			
				Ullersdorf					85·0	81·0	4·0			
				Kaiser Franz Josef-Stollen					85·0	81·0	4·0			
				Bilin					85·0	82·6	2·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2479	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclus. Traubenzucker und Stärkezucker) bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief		den Stationen der Linie Basel (Centralbahnhof) - Olten - Luzern und den westlich, resp. südwestlich hievon gelegenen Stationen, ferner nach Aarau, Lenzburg und Basel (Badischer Bahnhof)	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen von Frachtbriefen begleitet sein, welche von der Aufgabsstation direct nach einer der bezeichneten schweizerischen Bestimmungsstationen lauten. (Siehe auch die „Besonderen Bemerkungen")	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Ausnahmetarif für Zucker des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1891, bezw. (bezüglich der Station Basel) Tarif, Theil II, Tarifheft Nr. 3, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. September 1886	Verschieden	Verschieden	Centim.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die einreichende Firma als Absenderin lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigung der Aufgabsbahn vorzulegen sind	Diese Frachtnachlässe werden auch dann gewährt, wenn die mit directen Frachtbriefen aufgegebenen, nach Stationen der Jura-Simplon-Bahn bestimmten Transporte auf Grund des Ausnahmetarifes für Zucker des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1891 und des temporären Ausnahmetarifes der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. Mai 1893 in Romanshorn, bezw. Buchs transit umkartirt werden. Desgleichen finden die bezüglichen Frachtnachlässe auch auf solche Sendungen Anwendung, welche an einen Empfänger in Romanshorn oder Buchs transit adressirt sind und ab hier (innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Frachtermässigung) mit neuen Frachtbriefen nach einer der begünstigten schweizerischen Bestimmungsstationen weiter befördert werden, soferne durch Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche das Gut bis Romanshorn oder Buchs transit begleitet haben, und der amtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate über die Weiterbeförderung der Sendungen ab Romanshorn, bezw. Buchs die Identität der Waare nachgewiesen wird. Hiebei wird bemerkt, dass für Sendungen ab Taus, Zditz, Aussig, Brüx, Dux, Dux-Liptitz, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen die Umkartirung, bezw. Reexpedition auf Romanshorn beschränkt bleibt, während für Sendungen ab den übrigen begünstigten österreichischen Stationen die Umkartirung, bezw. Reexpedition entweder in Romanshorn oder in Buchs transit erfolgen kann
				Budweis, Kralup, Modřan, Nusle - Vršovic, Prag (Bubna, Sandthor, Smichow B. E. B., Kaiser Franz Josef-Bahnhof, Oe.N.W.B. und Anglobank), Smichow, Taus, Zditz							21			
				Gross-Wisternitz							49			
				Hennersdorf							86			
				Skrochowitz							63			
				Aussig, Brüx A.T.E. u. k.k.St.B., Dux, Dux-Liptitz, Čakovic, Neratovic							23			
				Angern							26			
				Bedihošt							49			
				Bisenz-Pisek							37			
				Branowitz							36			
				Brodek							46			
				Brünn K.F.N.B. u. St.E.G.							40			
				Chirlitz-Turas							40			
				Chropin							46			
				Chybi							61			
				Dürnkrut							28			
				Freiheitau							57			
				Göding							35			
				Hohenau							29			
				Hradisch							39			
				Hullein							43			
				Kojetein							45			
				Kostel							33			
				Kremsier							44			
				Kwasitz-Tlumatschau							42			
				Leipnik							47			
				Lundenburg							32			
				Mähr.-Ostrau							55			
				Mödritz							39			
				Napajedl							41			
				Nezamislitz							47			
				Olmütz K.F.N.B. u. St.E.G.							48			
				Prerau							45			
				Radwanitz							47			
				Raigern							39			
				Rohatetz							36			
				Rohrbach-Seelowitz							38			
				Saitz							34			
				Sokolnitz							41			
				Stauding							53			
				Troppau K.F.N.B. und M.S.C.B.							59			
				Vschetul							43			
				Wischau							46			
				Wrbatek							50			
				Adlerkosteletz							21			
				Časlau							27			
				Dobrowitz							32			
				Doudleb							21			
				Kolin Oe.N.W.B. u. St.E.G.							33			
				Kuttenberg Stadt							27			
				Neubidschow							32			
				Nimburg Oe.N.W.B. und St.E.G.							37			
				Pardubitz S.N.D.V.B. u. St.E.G.							36			
				Rossitz							28			
				Sedletz-Kuttenberg							27			
				Slatinan							27			
				Wlkawa							31			
				Austerlitz							43			
				Dašic							33			
				Kromau							40			
				Nestomitz Zuckerfabrik							23			
				Peček							30			
				Schönpriesen							28			
				Segen-Gottes							40			
				Ungar.-Hradisch Zuckerf.							39			
				Ungar.-Ostra							37			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2480	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zuchtvieh, und zwar: Zuchtstiere, Zuchtkühe und Zuchtkälber, über 170 kg schwer	Imst Telfs Radstadt Saalfelden	Jaroslau	Bei Aufgabe in beliebiger Stückzahl und Beibringung eines Attestes nach den gemeinsamen Bestimmungen des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, Abschnitt C, IX. d, Punkt 3, 4, 5 und 6	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Bestehen keine directen Sätze	per Stück kr. ö.W. 1969 1924 1528 1661		Im Kartirungswege		
2481	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische	Fohnsdorf	Villach transit	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen mit Frachtbriefen aufgegeben werden, welche an eine Dienststelle der Bozen-Meraner Eisenbahn adressirt sind	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	29 kr.	26 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
2482	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenerz aus der Pos. E—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Unzmarkt	Leoben transit	Aufgabe als Frachtgut in der Station Turrach mit nach Trofaiach lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	17 kr.	15 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
2483	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stalldünger aus der Pos. D. 15 des Tarif-Theiles I	Glandorf	Klagenfurt transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Wagen und Frachtbrief, mit nach Grafenstein lautenden Frachtbriefen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
2484	K.k.St.B.		Die in der Nummer 120 dieses Blattes vom 12. October 1895 unter fortlaufender Nummer 1534 verlautbarte Ermässigung der Begleitergebühren bei Pferdetransporten von Wien (K.E.B.) und Klein-Schwechat nach Buchs transit (für Paris) wird mit 1. Jänner 1896 ausser Kraft gesetzt.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2485	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenerze	Eisenerz	Beuthen O.S.E. Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Königshütte O.S. Kaschentin Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Tworog Zabrze	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Hochofenstationen auf Grund der im Ausnahmetarife Nr. 2 B, Nachtrag VI vom 1. Jänner 1896 zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3 vom 1. August 1893 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes und der Sendungen nach Friedland und Trzynietz auf Grund der nebenbezifferten Kartirungs-Frachtsätze; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. preussischen Staatsbahnen; Abladen der Sendungen in Friedland und Trzynietz durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Nachtrag VI vom 1. Jänner 1896 zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3, vom 1. August 1893 des Ostdeutsch - Oesterreichischen Eisenbahnverbandes			21·6 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Die ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege finden gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden und die nebst der bezüglichen Refactierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden müssen, Anwendung	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen nebenbezeichneter Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten. Für die bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Der nach den nebengenannten oberschlesischen Stationen zugestandene Nachlass wird um die jeweils nach dem Stande der österr. Währung bestehenden tarifmässigen Coursdifferenzen vermindert, bezw. erhöht, wenn die betreffenden tarifmässigen Frachtsätze um diese Coursdifferenzen gekürzt, bezw. erhöht werden. Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird bezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen zugleich ein zweipercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden, das jedoch nach den oberschlesischen Hochofenstationen rücksichtlich der Strecken der kgl. preussischen Staatsbahnen und nach Trzynietz rücksichtlich der Strecke Teschen—Trzynietz nicht zur Anwendung gelangt. Die Frachtermässigungen werden von den österr. Strecken gewährt
					Friedland K.F.N.B. loco und transito (letzteres für Sendungen nach Baschka)			Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 65·1 kr. b) 51·9 kr.		Ad a) im Kartirungswege und Ad b) durch Anwendung der Kartirungs-Frachtsätze und Rückvergütung bei Friedland von 13·2 kr. und bei Trzynietz von 13·4 kr. pro 100 kg aus denselben		
					Trzynietz					a) 72·4 kr. b) 59·0 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2486	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkerze, rohe	a) Arnoldstein, Frohnleiten, Nötsch am Dobratsch, Paternion-Feistritz, Peggau, Prevali, Tarvis, Thörl-Maglern, Sterzing und Villach	Antonihütte, Beuthen O.S.E., Bobrek, Friedrichshütte, Karolinegrube O.S.E., Kattowitz, Königshütte (Oberschlesien), Kunigundenweiche, Laurahütte, Morgenroth, Rosdzin, Ruda, Scharley, Schoppinitz O.S.E. und R.O.U.E., dann Schwientochlowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen: Bestimmung der Sendungen ad a) für die nebenbezeichneten oberschlesischen Hüttenstationen, dann ad b) für Szczakowa, Trzebinia und Petrowitz; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Vorschreibung der directen Abfertigung der Sendungen nach Oberschlesien von der Auflieferungs- bis zur Bestimmungsstation; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrenden Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. preussischen Staatsbahnen, oder, insoweit die Transporte von Stationen der Südbahn stammen, in Contingentwagen mit der letzteren Verwaltung	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Ausnahmetarif Nr. 5 aus Nachtrag IV vom 1. October 1894 zu Theil II, Heft 3, des Verbandsgütertarifes für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. August 1893	Verschieden	Verschieden	7 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Artikels entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Der nach den nebengenannten oberschlesischen Stationen zugestandene Nachlass, welcher aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt wird, wird um die jefalls nach dem Stande der österr. Währung bestehenden tarifmässigen Coursdifferenzen vermindert, bezw. erhöht, wenn die betreffenden tarifmässigen Frachtsätze um diese Coursdifferenzen gekürzt, bezw. erhöht werden
				b) Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen von Arnoldstein, Frohnleiten, Nötsch am Dobratsch, Paternion-Feistritz, Peggau, Prevali, Tarvis, Thörl-Maglern, Sterzing und Villach)	Szczakowa			Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 46·2	kr. 44	kr. 2·2			
					Trzebinia				44·9	42·3	2·6			
					Petrowitz				38	34	4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2487	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Petroleum und Mineral-Schmieröl	Triest		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr zur Abfertigung gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg			Im Rückvergütungswege	Bei frankirten Sendungen gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe: bei Sendungen in angewiesener Fracht gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Siehe auch die Kundmachung im Verordnungs-Blatt Nr. 145 vom 14. December 1895 unter fortlaufender Nummer 2344
					Schwabmünchen				37·61	33·72	3·89			
					Schwandorf				37·25	33·60	3·65			
					Schweinfurt				46·35	41·87	4·48			
					Selb				32·14	30·82	1·32			
					Senden				34·17	32·46	1·71			
					Seussen				31·11	29·44	1·67			
					Solnhofen				39·91	35·21	4·70			
					Sonthofen				33·03	31·90	1·13			
					Strasskirchen				35·17	29·38	5·79			
					Straubing				36·06	30·27	5·79			
					Sünching				37·25	31·0	6·25			
					Tirschenreuth				33·12	30·97	2·15			
					Treuchtlingen				39·91	36·20	3·71			
					Wallersdorf				35·03	28·68	6·35			
					Weiden				33·99	30·63	3·36			
					Weissenburg a. Sand				39·91	36·80	3·11			
					Wiesau				31·55	29·40	2·15			
					Wunsiedl				32·44	30·56	1·88			
					Würzburg B.St.B.				46·78	43·68	3·10			
					Zwiesel				38·58	32·75	5·83			
2488	**Südbahn-Gesellschaft**		Thierischer Talg	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von Australien oder von westlich Gibraltar gelegenen Häfen proveniren	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Interne Tarife	Verschieden	173 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe und die vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, bezw. vom kgl. Hafenamte in Fiume ausgestellten, die bedungene Provenienz nachweisenden Certificate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2489	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Papier der Pos. P—I des Tarifes, Theil I; ferner Altpapier und Hadern	Mori	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr, giltig vom 20. Juni 1884	228 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	180 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	48 Heller	Im Kartirungswege		
				bezw. vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2490	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bilin k. k. St.B. Brüx A.T.E. und k. k. St.B. Dux und Dux-Ladowitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Kuttowiz Triebschitz	Iglau Oe.N.W.B. über Aussig	Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag vom 1. März 1894	kr. ö.W. 46·2 47·4 45·7 47·9 45·7 47·7	kr. ö.W. 43·— 43·— 43·— 44·9 44·3 44·3	kr. ö.W. 3·2 4·4 2·7 3·— 1·4 3·4	Im Kartirungswege!		
2491	Böhmische Commercialbahnen		Steine	Hořic	Beliebigen Stationen	Das Aufladen der Steine auf die Eisenbahnwagen mit Benützung des Hebelkrahnes hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893			Nachlass der tarifmässigen Hebekrahngebühr in Hořic			
2492	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen	Kalk	Csaktornya	Wien (Matzleinsdorf)	**Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Tarif für den westungarisch-österreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. October 1893	Heller 108 incl. ungarische Steuer	88	20	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicatfrachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2493	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 144 vom 12. December 1895, sub Pos. 2263 und 2264 für gewöhnliche Eilgüter ab Krakau transit nach Stationen in Galizien und in der Bukowina erfolgte Publication wird in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" durch nachstehende Bestimmung ergänzt, und zwar: „Die Verpackung der Packet-Eilgüter ab Krakau kann für jede einzelne Station in Säcken, plombirt oder derart verschlossen erfolgen, dass ein Oeffnen ohne Zurücklassung von Spuren ausgeschlossen ist.												
2494	K.k.St.B.	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 146 vom 17. December 1895 unter fortlaufender Nr. 2388 verlautbarte Frachtbegünstigung für Zucker findet auch auf Sendungen Anwendung, welche mit direct von der russischen Versandtstation nach der deutschen Hafen-, bezw. Umschlagsstation lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt in diesem Falle gegen vom Absender zu bewirkende Vorlage der Frachtbriefduplicate von der russischen Versandtstation nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, dann der Schiffsconnossements über die Beförderung zur See ab den deutschen Häfen.												

Druckfehler-Berichtigung. Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Bei den Begünstigungen ad Verordnungs-Blatt Nr. 145, ddo. 14. December 1895, Post 2318 und Post 2319 sind versehentlich die Worte: „bezw. vice versa" weggeblieben. Es sind sonach diese Begünstigungen dahin richtig zu stellen, dass dieselben auch in umgekehrter Richtung Geltung haben.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 149. **Wien. 24. December 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Der hohen Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 28. December zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 12. December 1895, Z. 40.126 ex 1894, an die k. k. Statthalterei in Prag, betreffend die Handhabung der Staatsaufsicht bei Eisenbahn-Actiengesellschaften durch die landesfürstlichen Commissäre.*)

In Erledigung des Berichtes vom 19. Juli 1895, Nr. 7516/Präs. ex 1894, womit um die Uebermittlung einer das Aufsichtsrecht der bei den Eisenbahn-Actiengesellschaften bestellten landesfürstlichen Commissäre näher präcisirenden Instruction gebeten wurde, findet das Handelsministerium auf Grund des mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen im Gegenstande gepflogenen Einvernehmens der k. k. Statthalterei Nachstehendes zu eröffnen:

Vorerst wird bemerkt, dass für die bei den vorgedachten Actiengesellschaften bestellten landesfürstlichen Commissäre, abgesehen von der denselben in ihrer Eigenschaft als Regierungscommissäre im Sinne des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, mit dem h. o. Circular-Erlasse vom 5. August 1874, Z. 13.114, hinausgegebenen, den politischen Landesbehörden mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. October 1874, Z. 3443, übermittelten Instruction („Erläuterung für die bei Eisenbahn-Unternehmungen bestellten Regierungscommissäre"), eine weitere das Aufsichtsrecht derselben näher normirende Instruction nicht besteht.

Es sind daher für die Handhabung der Staatsaufsicht durch die landesfürstlichen Commissäre bei den Eisenbahn-Actiengesellschaften im Allgemeinen die Normen des § 22 des kais. Patentes vom 26. November 1852, R.-G.-Bl. Nr. 253, sowie die Bestimmungen der betreffenden Eisenbahn-Concessionsurkunden und der Gesellschaftsstatuten massgebend.

Demzufolge haben die genannten Functionäre vor Allem im Sinne der gedachten Bestimmung des kais. Patentes vom 26. November 1852, R.-G.-Bl. Nr. 253, darauf zu sehen, dass die Bahngesellschaften die Grenzen der ihnen durch die allgemeinen Gesetze, sowie durch die Concessionsurkunde und die sonstigen bestehenden Anordnungen eingeräumten Befugnisse und die Bestimmungen der genehmigten Gesellschaftsregel nicht überschreiten.

Hinsichtlich jener Bahngesellschaften, bei welchen der Staat in Folge von Garantie- oder Subventionsgewährung finanziell betheiligt ist, wird die landesfürstlichen Commissäre überdies die über den oben bezeichneten, denselben auf Grund des Vereinsgesetzes vom Jahre 1852 zustehenden Wirkungskreis hinausgehende Obliegenheit treffen, ihr Augenmerk auch auf alle jene Angelegenheiten zu richten, welche das Interesse des Staatsschatzes irgendwie berühren könnten, wozu insbesondere die auf die Uebernahme finanzieller Leistungen durch die Gesellschaft abzielenden Beschlüsse und Verfügungen derselben zu zählen sind.

Zum Zwecke der wirksamen Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes ist dem landesfürstlichen Commissär nach den einschlägigen Concessionsurkunden und den Gesellschaftsstatuten ausdrücklich das Recht eingeräumt, den Verhandlungen des Verwaltungsrathes, eventuell auch der von demselben bestellten Comités, sowie der General-

*) Dieser Erlass wurde mittelst Circular-Erlasses sämmtlichen politischen Landesbehörden zur Kenntniss und Benehmung mitgetheilt.

versammlung, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und allfällige Beschlüsse und Verfügungen, welche derselbe als den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufend, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheilig erachtet, zu sistiren.

Bei den vorerwähnten vom Staate subventionirten Bahngesellschaften ist dem landesfürstlichen Commissär überdies nach Massgabe der Concession und der Statuten in der Regel das Recht gewahrt, solche Beschlüsse und Verfügungen der gesellschaftlichen Verwaltung, resp. der Generalversammlung zu sistiren, welche ihm gegen die aus der Betheiligung des Staatsschatzes an dem Unternehmen entspringenden finanziellen Interessen des Staates zu verstossen scheinen, in welchem Falle er jedoch sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen hat.

Im Interesse der erfolgreichen Handhabung der Staatsaufsicht liegt es endlich auch, dass der landesfürstliche Commissär sich über alle laufenden Angelegenheiten der Gesellschaft, von welchen er durch die Theilnahme an den oben gedachten Sitzungen und Versammlungen keine Kenntniss erhält, informirt, damit er in die Lage kommt, über wichtige und dringliche Gegenstände, soferne dieselben nicht schon auf andere Weise zur Kenntniss der Aufsichtsbehörde gelangt sind, sowie in zweifelhaften Fällen unverzüglich im kürzesten Wege an das Handelsministerium zu berichten, bezw. die Entscheidung der competen Behörde einzuholen (H.-M.-Erlass vom 23. März 1877, Z. 354/H.-M. Pollanetz-Wittek, Bd. V/1, pag. 11).

Auf diese grundsätzlichen Bestimmungen werden die dem dortigen Personalstande angehörigen landesfürstlichen Commissäre bei Bahngesellschaften gegebenfalls, insbesondere bei Neuerungen, entsprechend aufmerksam zu machen sein.

Wien, am 12. December 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Glanz m. p.

Centralcommission für die Rheinschiffahrt.

Jahresbericht 1894.

Dem Jahresberichte, welchen die internationale, aus Vertretern Elsass-Lothringens, Badens, Bayerns, Hessens, Preussens und der Niederlande bestehende Centralcommission für die Rheinschiffahrt pro 1894 herausgegeben hat, ist zunächst zu entnehmen, dass die Wasserstandsbewegung des Rheinstromes im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre als eine für die Schiffahrt im Allgemeinen günstige bezeichnet werden kann. Bereits am 23. Jänner war das Eis vollständig abgegangen. Die sich danach einstellenden Niederwässer hielten nur bis zum Monate Mai an, und herrschten von da an das ganze Jahr hindurch mit ganz kurzen Unterbrechungen günstige Wasserstände. Die mittleren Monatswasserstände blieben am Strassburger Pegel im April 87 cm, im Mai 52 cm, im Juni 30 cm, im Juli 61 cm unter dem dreissigjährigen Mittel der Jahre 1861 bis 1890, während sie dasselbe in den Monaten August bis September überstiegen; der mittlere Jahres-Wasserstand am Mainzer Pegel betrug 1·19 (+ 0·15) m, jener am Kölner Pegel 2·34 (+ 0·21) m. Die höchsten Wasserstände wurden mit Ausnahme von Caub und Bingen, wo Eisversetzungen am 19., bezw. 21. Jänner einen ungewöhnlichen Aufstau verursachten, im deutschen und holländischen Rheingebiete in der Zeit vom 28. October bis zum 3. November beobachtet, die niedersten Wasserstände auf der deutschen Stromstrecke im Jänner, auf der holländischen im März. Fahrtbeschränkungen und Unterbrechungen zufolge Hochwasser traten weder für die Ruder- und Segelschiffahrt, noch für die Dampfschiffahrt ein; nur die Flösserei musste aus diesem Grunde, jedoch blos in der Strecke unterhalb Koblenz, an einigen Tagen eingestellt werden. Wegen Niederwasser, Nebel oder Eisgang war die Grossschiffahrt in der Strecke Mannheim—Lauterburg an 109 Tagen, unterhalb Mannheim an 30 Tagen beeinträchtigt, ober- und unterhalb Mannheim an 38 Tagen gänzlich eingestellt. Zwischen Mainz und Bingen ruhte vom 3. bis 22. Jänner, auf der preussischen Stromstrecke vom 3. bis zum 24. Jänner wegen Eistreibens, Eisganges und Eisstoss jeder Verkehr. Auf der niederländischen Stromstrecke kamen keinerlei erhebliche Schiffahrtsstörungen zufolge Niederwasser und nur eine Schiffahrtseinstellung wegen Treibeis und Eisstand im Jänner vor.

Für Strombauten wurden Seitens der betheiligten Staatsbauverwaltungen insgesammt im Berichtsjahre 7,781.334 Mk. 85 Pfg. (— 1,544.004 Mk. 12 Pfg.) verausgabt. Hievon entfallen auf Elsass-Lothringen 586.754 Mk. (— 471.357 Mk.), auf Baden 1,393.237 Mk. 11 Pfg. (— 1,432.235 Mk. 3 Pfg.), auf Bayern 1,184.702 Mark 20 Pfg. (+ 754.675 Mk. 50 Pfg.), auf Hessen 728.538 Mk. 12 Pfg. (— 97.050 Mk. 20 Pfg.), auf Preussen 2,613.121 Mk. 79 Pfg. (— 39.987 Mk. 36 Pfg.), auf die Niederlande 754.426 Gulden 93 Cents = 1,274.981 Mk. 63 Pfg. (258.050 Mk. 3 Pfg.). An grösseren Auslagen für Neubauten sind zu erwähnen: für die Vervollständigung und Erweiterung der Mannheimer Hafenanlagen und neue Hafenbauten dortselbst 778.488 Mk. 45 Pfg., für den Ausbau und die Instandsetzung des Hafens in Speyer 95.780 Mk., für den neuen Rheinhafen oberhalb Ludwigshafen 950.600 Mk., für Neubauten im Wormser Hafen 149.936 Mk. 11 Pfg., für Vervollständigungsbauten im Mainzer Hafen 194.421 Mk. 85 Pfg., für die Fortsetzung der Felsensprengungs- und Räumungsarbeiten in der Stromstrecke Bingen—St. Goar 726.967 Mk. 50 Pfg., für die Stromregulirung an der Moselmündung 83.958 Mk., für die Regulirung bei Urmitz-Neuwied 82.500 Mk., für die Stromregulirung im Büdericher Canal bei Wesel 266.089 Mk. 70 Pfg., für die Regulirung an der Lippemündung bei Wesel einschliesslich der Erbauung einer festen Brücke über die Lippe und den Altrhein 287.394 Mk. 78 Pfg., für den Hafen bei Mühlheim 170.010 Mk. Seitens der Stadt Köln wurden zur Weiterführung der daselbst im Bau begriffenen Werft- und Hafenbauten 1,150.000 Mk., Seitens der Stadt Düsseldorf für den dortigen Hafen und dessen Ausrüstung 1,850.000 Mk. im Berichtsjahre verwendet. Auch im Duisburger städtischen Hafen wurden die Arbeiten weitergeführt und von Seiten einzelner Privaten grössere Anlagen hergestellt. Mit dem Baue des neuen grossen Parallelhafens konnte, da das bezügliche Verfahren noch nicht abgeschlossen war, nicht begonnen werden. Im Ruhrorter Hafen wurden ebenfalls zahlreiche Arbeiten um den Betrag von 490.000 Mk. ausgeführt. Der dortige Hafen ist nunmehr durchwegs auf — 2 m Ruhrorter Pegel ausgebaggert, und sind an

demselben 9 Kohlenkipper im Betrieb, wovon 2 der allgemeinen Benützung dienen und von der Hafenbauverwaltung selbst betrieben werden.

Schifferpatente wurden 1894 für den Rhein 541 (+ 84), darunter 122 zur Führung von Dampfschiffen und 419 zur Führung von Segelschiffen, ausgestellt. Hievon entfallen auf Elsass-Lothringen 6 (+ 6), u. zw. 1 für die Führung von Dampfschiffen, 5 für die Führung von Segelschiffen; auf Baden 42 (+ 4), u. zw. 2 für die Führung von Dampfschiffen, 40 für jene von Segelschiffen; auf Bayern 14 (+ 5), darunter 4 Dampfschiffführer- und 10 Segelschiffführer-Patente; auf Hessen 33 (+ 2), darunter 6 Patente für die Führung von Dampfschiffen, 27 für die Führung von Segelschiffen; auf Preussen 181 (+ 46) Patente, u. zw. 68 Patente für Dampfschiffführer, 113 Patente für Segelschiffführer; auf die Niederlande 265 (+ 21), darunter 41 Patente zur Führung von Dampfschiffen, 224 zur Führung von Segelschiffen. Ausserdem wurden in den Niederlanden 19 (— 4) belgische Schiffer durch Ausstellung einer Bescheinigung im Sinne des Artikels 18 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte zur Führung von Schiffen auf dem Rhein zugelassen. Schifferpatententziehungen fanden in keinem der Rheinuferstaaten statt.

Lootsen- (Steuermanns-) Patente wurden 1894 ertheilt in Elsass-Lothringen 1, in Baden 2, in Hessen 3, in Preussen 8.

Die Zahl der zur Aichung gebrachten Schiffe betrug 423 (+ 69) mit einer Gesammttragfähigkeit von 3,458.400 (+ 1,367.838) Centner. Im Einzelnen wurden geaicht: in Mannheim 8 Schiffe mit 100.950 Centner, in Mainz 9 Schiffe mit 73.053 Centner, in Koblenz 8 Schiffe mit 50.759 Centner, in Köln 10 Schiffe mit 47.487 Centner, in Duisburg 21 Schiffe mit 250.637 Centner, in Ruhrort 142 Schiffe mit 859.623 Centner, in Dortrecht 74 Schiffe mit 331.407 Centner, in Rotterdam 151 Schiffe mit 1,744.484 Centner, in Amsterdam kein Schiff. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der geaichten Schiffe ist in Deutschland von 4915 Centner auf 6982 Centner, in Holland von 6793 Centner auf 9226 Centner, im Ganzen von 5095 Centner auf 8176 Centner gestiegen.

Untersucht wurden 455 (+ 76) Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 4,291.024 (+ 1,900.195) Centner und 74 (+ 8) Dampfschiffe. Von den Segelschiffen wurden zum erstenmale untersucht 312 (+ 12) mit zusammen 2,656.215 (+ 873.524) Centner Tragfähigkeit, und zwar: in Speyer 3 Schiffe mit 2080 Centner, in Mannheim 10 Schiffe mit 95.021 Centner, in Mainz 13 Schiffe mit 80.923 Centner, in Frankfurt a. M. 6 Schiffe mit 11.000 Centner, in Niederlahnstein 1 Schiff mit 400 Centner, in Koblenz 7 Schiffe mit 29.568 Centner, in Köln 7 Schiffe mit 32.034 Centner, in Düsseldorf 2 Schiffe mit 11.087 Centner, in Duisburg 12 Schiffe mit 186.870 Centner, in Ruhrort 89 Schiffe mit 425.421 Centner, in Dortrecht 52 Schiffe mit 285.957 Centner, in Rotterdam 108 Schiffe mit 1,488.305 Centner, in Amsterdam 2 Schiffe mit 7550 Centner; nachuntersucht 143 (+ 64) Schiffe mit 1,634.809 (+ 1,026.671) Centner, und zwar in Mannheim 19 Schiffe mit 281.769 Centner, in Mainz 1 Schiff mit 2230 Centner, in Frankfurt a. M. 16 Schiffe mit 242.410 Centner, in Niederlahnstein 1 Schiff mit 3199 Centner, in Koblenz 12 Schiffe mit 82.771 Centner, in Köln 7 Schiffe mit 44.151 Centner, in Duisburg 5 Schiffe mit 42.078 Centner, in Ruhrort 63 Schiffe mit 595.860 Centner, in Dortrecht 4 Schiffe mit 37.330 Centner, in Rotterdam 23 Schiffe mit 275.256 Centner und in Amsterdam 2 Schiffe mit 27.755 Centner. An Dampfschiffen wurden 57 (+ 18) zum erstenmale untersucht, und zwar 4 in Mannheim, 1 in Mainz, 3 in Koblenz, 1 in Köln, 4 in Duisburg, 9 in Ruhrort, 20 in Dortrecht und 15 in Rotterdam. Zur Nachuntersuchung kamen 17 (— 10) Dampfer, davon 1 in Speyer, je 3 in Mannheim und Mainz, 5 in Frankfurt a. M., 1 in Duisburg und je 2 in Rotterdam und Amsterdam. Flösse wurden insgesammt 505 (— 35) mit einem Holzbestande von 5,755.095 (— 544.276) Centner untersucht, und zwar: in Mannheim 183 mit mit einem Bestande von 1,772.450 Centner, in Mainz 241 Flösse mit einem Bestande von 3,001.776 Centner, in Schierstein 75 Flösse mit einem Bestande von 914,660 Centner und in Wesel 6 Flösse mit einem Bestande von 66.209 Centner.

Im Stande der Wahrschaustationen ist gegenüber dem Jahre 1893 keine Aenderung eingetreten.

Von den Rheinschifferschulen wies besonders die in Ruhrort bestehende einen sehr regen Besuch auf; auch die hessische Schule in Neckarsteinach und die badischen Schulen zu Mannheim und Eberbach hatten einen guten Zuspruch zu verzeichnen; dagegen war in der badischen Schule zu Hassmersheim die Frequenz eine schwache. Anerkannt wird, dass namentlich die grösseren Rheder und Schiffahrts-Gesellschaften ihren jungen Schiffern den Schulbesuch ermöglichten.

Was die Thätigkeit der Rheinschiffahrtsgerichte anbelangt, so waren bei den deutschen Rheinschiffahrtsgerichten 1894 38 (+ 1) überjährige und 57 (+ 22) neue Civilrechtssachen anhängig, von denen 27 durch Endurtheil, 1 durch Verzicht und 4 durch Vergleich erledigt wurden. Berufungen wurden bei den staatlichen Obergerichten 10, bei der Centralcommission für die Rheinschiffahrt 5 eingebracht. Strafsachen waren in den deutschen Rheinuferstaaten 41 (+ 11) überjährige und 123 (— 38) neue anhängig, von denen 88 durch Urtheil, 45 in anderer Weise erledigt wurden. Berufungen wurden 5 eingelegt. Die Zahl der abgestraften Personen betrug 124, die der Freigesprochenen 23. In den Niederlanden wurden bei den Tribunalen erster Instanz 2 Civilsachen neu anhängig gemacht. Strafsachen waren 17 (— 13) anhängig, und wurden in erster Instanz 16 erledigt. Verurtheilt wurden 16 Personen, freigesprochen eine.

An neuen Vorschriften über die Rheinschiffahrt wurden erlassen:

In Elsass-Lothringen: Die Verordnung der kaiserl. Bezirkspräsidenten für Ober- und Unter-Elsass vom 6. und 7. März 1894, betreffend die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände auf dem Rheine; die Verordnung der kaiserl. Bezirkspräsidenten für Ober- und Unter-Elsass vom 19. und 21. März 1894, betreffend die Versendung von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen; die Verordnung des kaiserl. Bezirkspräsidenten für Unter-Elsass vom 17. Mai 1894, betreffend den Durchlass von Schiffen und Flössen durch die Schiffbrücken Gambsheim — Freistatt, Drusenheim — Greffern und Selz—Plittersdorf.

In Baden: Die Verordnung des Ministeriums des Innern vom 2. März 1894, betreffend die Beförderung

feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehöriger Gegenstände auf dem Rheine; die Verordnung des Ministeriums des Innern vom 13. März 1894, betreffend die Versendung von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen; die Verordnung des Ministeriums des Innern vom 16. April 1894, betreffend die Schiffahrt und Flösserei auf dem Neckar; die Verordnung des Ministeriums des Innern vom 16. April 1894, betreffend die Wahrschau der Kettenschleppzüge auf dem Neckar bei Heidelberg; die Verordnung des Ministeriums des Innern vom 17. Mai 1894, betreffend Brückenordnungen für die Rheinschiffbrücken zwischen dem Grossherzogthume Baden und Elsass-Lothringen; die Verordnung des Ministeriums der Finanzen vom 20. September 1894, betreffend eine Abänderung der Hafenpolizeiordnung für Mannheim, und die Verordnung des Ministeriums des Innern vom 9. December 1894, betreffend die Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rheine.

In Bayern: Die Bekanntmachung des kgl. Staatsministeriums des Innern vom 15. Februar 1894, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen; die Bekanntmachung des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeussern, der Justiz und des Innern vom 18. März 1894 betreffs der Verordnung über die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände auf dem Rheine; die Bekanntmachung der kgl. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, vom 4. April 1894, betreffend die Hafen- und Ländeordnung für den Staatshafen zu Speyer; Bekanntmachung der kgl. Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, vom 29. Juni 1894, betreffend die Behandlung der mit anderer Maschinenkraft als Dampfkraft bewegten Schiffe (sog. Motorenboote).

In Hessen: Die Verordnung vom 21. December 1893, Reg.-Bl. Nr. 1 ex 1894, betreffend den Verkehr mit Sprengstoffen; die Bekanntmachung des grossherzogl. Staatsministeriums vom 15. Februar 1894, Reg.-Bl. Nr. 3, betreffend die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehöriger Gegenstände auf dem Rheine; die Verordnung vom 19. März 1894, Reg.-Bl. Nr. 6, betreffend die Versendung von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen; die Bekanntmachung des grossherzogl. Staatsministeriums vom 17. April 1894, Reg.-Bl. Nr. 10, betreffend die Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Neckar und die Bekanntmachung dieses Ministeriums vom 18. Juli 1894, Reg.-Bl. Nr. 24, betreffend den Erlass einer Hafenordnung für den im Anschlusse an die Canalisirung des Main zwischen Kostheim und Kastel hergestellten Flosshafen.

In Preussen: Die Polizeiverordnung der königl. Minister des Innern und für Handel und Gewerbe vom 23. December 1893, betreffend die Versendung von Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Militär- und Marineverwaltung auf Land- und Wasserwegen; die Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 22. Jänner 1894, betreffend den Fahrweg für die durchgehende Schiffahrt unterhalb St. Goar; die Polizeiverordnung der kgl. Regierungspräsidenten zu Wiesbaden vom 6. Februar, zu Koblenz vom 7. Februar, zu Köln vom 27. Februar und zu Düsseldorf vom 5. Februar 1894, betreffend die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehöriger Gegenstände auf dem Rhein; die Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. Februar 1894, betreffend die Abänderung der Signale für das Durchfahren der Schiffbrücken zu Köln und Mühlheim; die Bekanntmachung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 13. März 1894 und des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 17. März 1894, betreffend die Durchführung der Invaliditäts- und Altersversicherung auf ausländischen Binnenschiffen; die Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 20. August 1894 und des kgl. Regierungspräsidenten in Wiesbaden vom 3. August 1894, betreffend die Lichterführung der mit anderer Maschinenkraft als Dampfkraft bewegten Fahrzeuge.

In den Niederlanden: Der kgl. Beschluss vom 20. März 1894 zur Bestätigung der Polizeiordnung, betreffend den Verkehr mit entzündlichen, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenständen auf dem Rhein; die Bekanntmachung des Ministeriums für Waterstaat, Handel und Gewerbe vom 5. October 1894, betreffend Nachtrag zum Beschlusse vom 12. April 1892 zur Bestätigung der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein bezüglich der Laternenführung von Motorenbooten; der kgl. Beschluss vom 28. November 1894, betreffend Bestimmungen über die Aichung von Rheinschiffen; der kgl. Beschluss vom 20. December 1894, betreffend die Instruction für die Aichcommissarien der Rheinschiffahrt.

Behufs geeigneter Controle über die Beobachtung der Vorschriften, betreffend die Führung von Dienstbüchern auf den Rheinschiffen, haben gemäss Protokoll Nr. XI der ordentlichen Sitzung der Centralcommission für die Rheinschiffahrt vom 17. August 1892 in den Rheinhäfen Strassburg, Lauterburg, Kehl, Maxau, Maximiliansau, Sondernheim, Mechtersheim, Leopoldshafen, Speyer, Ludwigshafen, Frankenthal, Mannheim, Gustavsburg, Mainz, Kostheim, Biebrich, Schierstein, Rüdesheim, Oberlahnstein, Koblenz, Köln, Neuss, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel und Emmerich periodisch wiederkehrende Revisionen stattgefunden. Bei diesen Untersuchungen wurden insgesammt 9616 (+ 1658) Schiffe, darunter 4392 deutsche, untersucht. Die Zahl der auf diesen Schiffen verheuerten, zur Führung von Dienstbüchern verpflichteten Schiffsleute betrug 9587 (+ 1919), die Zahl der ohne Dienstbuch betroffenen, den zuständigen Rheinschiffahrtsgerichten zur Bestrafung überwiesenen Mannschaften 30 (— 82).

Der in der neunten Ausgabe des Rheinschiffsregisters im Juli 1894 nachgewiesene Bestand der Rheinflotte von 7845 Fahrzeugen, darunter 754 Dampfbooten, 2143 eisernen und 4948 hölzernen Schleppkähnen, hat sich bis Ende des Jahres 1894 um 131 Fahrzeuge, und zwar um 19 Dampfer, 93 eiserne und 19 hölzerne Schleppkähne, vermehrt und beträgt gegenwärtig 7976 Schiffe, darunter 773 Dampfer, 2236 eiserne und 4967 hölzerne Schleppkähne.

Die bedeutenderen Rheinschiffahrts-Unternehmungen, über deren Verkehr der Bericht der Centralcommission Angaben enthält, sind die Oberrheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Speyer, die Badische Actiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport, die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, die Actiengesellschaft für Handel und Schiffahrt A. Disch in Mainz, der Mainzer Schleppdampfschiffahrts-Verein, die Frankfurter Actiengesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt, die Kölnische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft zu Düsseldorf, die Central-Actiengesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt zu Ruhrort, die Firma Franz Hamil

& Comp. in Ruhrort, die Firma Mathias Stinnes in Mühlheim a. d. Ruhr, die Firma Gebrüder Kannengiesser in Mühlheim a. d. Ruhr und die Vereinigten Köln-Düsseldorfer Personen-Dampfschiffahrts-Gesellschaften.

Der Rhein-Seeverkehr wurde von der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft zu Köln zwischen dieser Stadt einerseits und London, dann den Nord- und Ostseehäfen andererseits, von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun" in Bremen nach Königsberg, Stettin, Danzig, Hamburg und Bremen, endlich von der Elbinger Dampfschiffrhederei nach den Ostseehäfen vermittelt.

Die Centralcommission selbst betreffend, ist aus dem Berichte zu entnehmen, dass dieselbe ihre Sitzungen in der Zeit vom 16. bis zum 31. Mai und vom 31. August bis zum 10. September abhielt. In der Frühjahrssitzung gelangten auf Grund des Art. 37 der revidirten Rheinschiffahrtsacte fünf, in der Herbstsitzung zwei Rechtssachen zur Verhandlung und Entscheidung. Unter Zuziehung der technischen Commissarien der Rheinuferstaaten wurde in der Zeit vom 22. bis 24. Mai die Prüfung der Entwurfsstücke für die zwischen Kehl und Strassburg in Aussicht genommene feste Strassenbrücke an Ort und Stelle vorgenommen. In gleicher Weise erfolgte in der Herbstsession vom 8. bis 10. September die Begutachtung des Entwurfes für eine zweite feste Strassenbrücke bei Köln. Die bezüglich beider Bauwerke gefassten Beschlüsse haben inzwischen die Genehmigung der Regierungen gefunden. Abgesehen von der Feststellung des Jahresberichtes gelangten eine Reihe von Abänderungsvorschlägen zur Polizeiordnung zur Erörterung, in welcher Beziehung beschlossen wurde, nach Anhörung der Interessenten in den einzelnen Uferstaaten eine Begutachtung der gegebenen Anregungen durch eine im Frühjahre 1895 einzuberufende Conferenz von technischen Commissarien zu veranlassen. Der Vorsitz in der Centralcommission ging zufolge der in der Herbstsession vorgenommenen Auslosung für die Sitzungsperiode 1895/96 auf den bayerischen Bevollmächtigten Freiherrn v. Völderndorff über. Eine Aenderung in den Mitgliedern der Commission ist im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 447. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. December steht in Berathung der Budgettitel „Wasserbau".

Abg. Kaftan wies auf die intensive Pflege des Wasserverkehres in England, Frankreich, Belgien und Holland hin. Während Preussen in den Jahren 1880 bis 1892 für Wasserstrassen 378 Millionen Mark ausgab, wurden in Oesterreich in der gleichen Periode nur 36 Millionen Gulden ausgegeben. Magdeburg beziehe die Braunkohle aus Böhmen mit 57 kr. per Metercentner, Prag muss 60 bis 64 kr. zahlen, obwohl Magdeburg von Aussig 360 Kilometer, Prag aber nur 128 Kilometer entfernt ist. 70 Millionen Metercentner Braunkohle gehen aus Böhmen ins Ausland, um die dortige Industrie zum Nachtheile der unserigen auf dem Weltmarkte leistungsfähig zu erhalten. Das dürfe nicht länger so bleiben. Eine rationelle Wasserstrasse, ein schiffbarer Wasserweg ist eines der mächtigsten und billigsten Productionswerkzeuge. Eine grosse Fabrik in Tetschen beziehe jährlich ansehnliche Mengen von Soda aus Heilbronn. Diese Soda werde nicht etwa auf dem kürzesten Wege mit der Bahn nach Tetschen geführt, sondern gehe zu Schiff auf dem Neckar bis zum Rhein, hier stromaufwärts nach Rotterdam, von hier nach Hamburg und jetzt auf der Elbe nach Tetschen. Trotz dieses bedeutenden Umweges sei die Fracht noch immer billiger als per Bahn. Redner besprach insbesondere eingehend die Nothwendigkeit einer Canalisirung der Moldau und der Elbe und schlug vor, analog der Donauregulirungs-Commission eine Moldau- und Elbecanalisirungs-Commission einzusetzen. Er verwies weiter auf das in Ungarn jüngst beschlossene Gesetz, betreffend die Verwendung eines ausserordentlichen Credites von 54 Millionen Gulden zur Regulirung der Donau und ihrer Zuflüsse und appellirte an den Patriotismus der österreichischen Minister, endlich einmal mit der Meliorirung unserer Wasserstrassen vorzugehen.

Abg. Freiherr v. Morsey besprach zunächst die Murregulirung und dankte der Regierung für ihr Entgegenkommen in dieser Angelegenheit. Er knüpfte daran die Bitte, die im Herbste dieses Jahres in Angriff genommene Arbeit mit aller Energie zu beschleunigen. Auch möge bei der ungarischen Regierung dahin gewirkt werden, dass die Murregulirung von der Landesgrenze abwärts gleichfalls durchgeführt werde.

Abg. Biankini klagte über die geringen Summen, die für Wasserbau in Dalmatien eingestellt seien, welche Summen den Bedürfnissen des Landes absolut nicht entsprechen. Redner wünscht die Einstellung einer ausserordentlichen Summe für Wasserbauten in Dalmatien und verwies auf die diesbezüglichen Vorschläge der dalmatinischen Landesregierung, um deren Annahme er ersuchte.

Abg. Potoczek bemerkte, dass die bisher für die Flussregulirungen für Galizien eingestellten Beträge unzulänglich seien, da theilweise Wasserbauten bei den reissenden Gebirgsflüssen Galiziens nichts helfen.

Abg. Formánek beantragte und begründete eine Resolution, wonach die Regierung aufgefordert wird, durch ein Specialgesetz die Regulirung der oberen Elbe möglichst bald zu verwirklichen.

Regierungsvertreter Sectionschef Braunhofer Edler von Braunhof legte den Stand der Angelegenheit des vom Abgeordneten Kaftan besprochenen Projectes dar und theilte mit, dass das fertiggestellte Project im Monate October zugleich mit der Kostenberechnung in das Ministerium des Innern gelangt sei. Die Kosten stellen sich inclusive der Bauregie auf 12,950.000 Gulden. Sowohl das Project als der Kostenvoranschlag haben die Genehmigung des Ministeriums erhalten, und es handle sich nun um die Sicherstellung der Beitragsleistung des Landes und der anderen interessirten Factoren. Zur möglichsten Beschleunigung der Sache werde dem böhmischen Landtage bereits in der unmittelbar bevorstehenden Session die Gelegenheit geboten werden, über das Project und die Beitragsleistung des Landes Beschluss zu fassen. Die Regierung erkennt die Wichtigkeit und Bedeutung des Unternehmens in vollem Masse an und werde seine Realisirung mit allem Nachdrucke fördern. Sie hege auch die Hoffnung, dass das Land wie die anderen Interessenten diesem Unternehmen in gleich sympathischer Weise gegenüber stehen und es auch ihrerseits zu fördern geneigt sein werden. Um dem Lande und den anderen Factoren die entsprechende Einflussnahme auf die Ausführung zu sichern, beabsichtige die Regierung, nach den vorzüglichen Erfahrungen, die man mit den Regulirungscommissionen bei grösseren Flussregulirungen fast allerorten gemacht habe, auch hier die Einsetzung einer solchen Commission. Gegenüber dem Abgeordneten Formánek gab der Herr Regierungsvertreter bekannt, dass ein Regulirungsproject für die sogenannte Kleine Elbe in der Strecke von Melnik bis Jaroměř vorliege; um durch fachmännische Prüfung festzustellen, welche Modificationen vorzunehmen sind, um die Schiffbarmachung dieser Flussstrecke zu ermöglichen, hat das Ministerium eine Expertise eingeleitet, welche Ende October abgehalten wurde. Auf Grund des Ergebnisses wurde unverweilt zur Projectsverfassung geschritten. Dem Abgeordneten Freiherrn von Morsey dankte der Herr Regierungsvertreter für seine freundlichen Worte hinsichtlich der Thätigkeit der Regierung bei der Murregulirung. Nach der Eröffnung der ungarischen Regierung habe dieselbe mit der Verfassung eines Projectes ihrerseits bereits das Bauamt in Essegg betraut, und sichert sie zu, dieses Project, welches sich auf die ganze Grenzflussstrecke bezieht, baldigst zur gemeinsamen Berathung vorzulegen. Den Ausführungen des Abgeordneten Dr. Rutowski gegenüber berief sich der Herr Regierungsvertreter auf die vom Herrn Ministerpräsidenten im Budgetausschusse abgegebene Erklärung, dass die Flussregulirungen, besonders in Galizien, in ausgiebigerer Weise werden gefördert werden.

Abg. Doblhamer bedauerte, dass im diesjährigen Budget um 30.000 fl. weniger für die Innregulirung eingestellt erscheinen als in den letzten Jahren. Er gab der bestimmten Erwartung Ausdruck, dass in das Budget für das Jahr 1897 der volle Betrag von 100.000 fl. wieder werde eingestellt werden, eventuell um den Betrag mehr, welchen es vielleicht kosten wird, um dem

einstweilen uns vorausgekommenen Bayern wieder nachzukommen. Auch mögen in Hinkunft für bestimmte Zwecke bewilligte Dotationen lediglich für diese Zwecke verwendet und die Regulirungsarbeiten mit der grössten Energie, insbesondere in jenen Strecken vorgenommen werden, wo sie am nothwendigsten seien.

Abg. Kulp besprach die Flussregulirungen in Mähren, welche bis jetzt sehr stiefmütterlich behandelt werden. Er verwies insbesondere auf die Marchregulirung. Das bezügliche ungarische Project sei für unsere Verhältnisse absolut unbrauchbar, dagegen empfahl Redner das vom mährischen Landesausschusse verfasste Project. Der mährische Landesausschuss sei aber aufgefordert worden, ein neues Project zu verfassen auf Grundlage des ungarischen, wogegen sich Redner entschieden aussprechen müsse. Endlich wünscht er die Einstellung einer grösseren Summe für die Uferschutzbauten an der March.

Abg. Franz Kirschner brachte mehrere auf kärntnerische Flussregulirungen bezughabende Anregungen vor.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters Abgeordneten Dr. Kathrein wurden die in Verhandlung gestandenen Posten unverändert angenommen.

In der Sitzung des volkswirthschaftlichen Ausschusses vom 19. December gelangte eine Reihe von Petitionen zur Berathung, unter ihnen insbesondere jene für den Bau eines Donau-Oder-Canals, über welche Abg. Ritter v. Proskowetz einen Bericht vorlegte. Der Ausschuss beschloss über Antrag des Abg. Hallwich, folgenden Resolutionsentwurf zur Grundlage der Berathung in seiner nächsten Sitzung zu nehmen: „Die Regierung wird aufgefordert, alles Geeignete vorzukehren, damit das vorliegende Project einer Privatunternehmung für die Erbauung eines Donau-Oder-Canals nunmehr mit thunlicher Beschleunigung zur Durchführung gelange. Falls jedoch die Geneigtheit, den Bau des Donau-Oder-Canals einer Privatunternehmung zu überlassen, nicht vorhanden wäre, diese seit Menschenaltern in hohem Grade dringlich erkannte Angelegenheit in ihre Hand zu nehmen und deshalb ein grosses Anlehen zu contrahiren zum Zwecke des Baues folgender Wasserstrassen:

a) eines Donau-March-Oder-Canales mit den Stichcanälen nach Brünn und Olmütz;
b) eines Donau-March-Elbe-Canals via Olmütz;
c) eines Donau-March-Oder-Weichsel-Canals;
d) eines Donau-Moldau-Elbe-Canals."

Der Herr Handelsminister Freiherr v. Glanz erklärte sich mit diesem Antrage principiell einverstanden.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Neumarkt-Landesgrenze. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 15. December die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von dem Ingenieur Gustav Ernst in Wien vorgelegten Vorprojectes für die Theilstrecke Neumarkt-Landesgrenze der projectirten normalspurigen Localbahn Chabowka-Neumarkt-Landesgrenze im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 60.538.]

Kgl. General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen. (Linie Zittau—Reichenberg: Besserung der Abflussverhältnisse in der Strecke Eibau—Bischofswerda.) Auf Grund des Ergebnisses der am 20. Juli durchgeführten Localverhandlung wurde für das Project, betreffend die Besserung der Abflussverhältnisse in km 10·840 der Strecke Scheibe—Eibau, im Sinne der Commissionsbestimmungen die Ausführungsbewilligung ertheilt. [14. November, Z. 54.597.]

— (Oesterr. Theilstrecke Eger—Voitersreuth: Brückenverstärkung.) Der Ersatz der Träger der Brücken bei den Stationsnummern 63·712 und 69·237 durch neue Träger und Verstärkung des Tragwerkes der Unterführung bei Station 68·376 im Zuge der Linie Plauen—Eger wurde zur Ausführung genehmigt. [27. November, Z. 44.945.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Okřiško: Wächterhaus-Umbau.) Der Umbau des Wächterhauses Nr. 101 sammt Nebengebäuden wurde genehmigt. [2. December, Z. 70.333.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Wirthschaftshöfe in Halbstadt.) Bei den Beamtenwohnhäusern in der Station Halbstadt wurden sechs Wirthschaftshöfe hergestellt. [23. November, Z. 66.015.]

Projectirte Localbahn Petersdorf-Ullersdorf—Wiesenberg. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 17. September durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Petersdorf-Ullersdorf der Linie Zöptau—Hohenstadt der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Gross-Ullersdorf nach Wiesenberg mit eventueller Fortsetzung nach Winkelsdorf hat das Handelsministerium die Trasseführung der vorbezeichneten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 59.580.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Salzburg—Wörgl: Erweiterung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Kellner-Partington Paper Pulp Comp. Limitet für die Erweiterung der in km 18·9 bis 19·2 abzweigenden, zur Cellulosefabrik der genannten Firma in Hallein führenden Schleppbahn für den 27. December anberaumt. [G.-I.-Z. 23.829.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate September.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates September folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen. Am 1. September: Die 35·55 km lange Strecke Helmstedt—Oebisfelde im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Helmstedt (bestehende Station), Emmerstedt (3·80 km), Barmke (8·50 km), Weferlingen (19·13 km), Döhren (23·17 km), Bahrdorf (27·69 km) und Oebisfelde (35·55 km); die Stationen sind sämmtlich für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet; zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Stationen nicht geeignet; die Strecke Helmstedt—Oebisfelde ist der Betriebs-Inspection 2, sowie der Maschinen- und Verkehrs-Inspection zu Braunschweig zugetheilt. Die 23·73 km lange Theilstrecke Wulkow—Stolzenhagen der Strecke Callies—Wulkow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg mit den Stationen Wulkow, Pansin (5·78 km), Barskewitz (10·42 km), Ternow (17·59 km) und Stolzenhagen (23·73 km) vorläufig für den Güterverkehr in Wagenladungen. Die 36·3 km lange Nebenbahn Striegau-Maltsch im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Striegau (bestehende Station), Järischau (Haltestelle, 6·0 km), Gäbersdorf (Haltestelle, 12·2 km), Lohnig (Haltestelle, 15·1 km), Ober-Mois (Haltestelle, 20·3 km), Buchwald (Haltestelle, 26·2 km), Schöneiche (Haltestelle, 29·4 km) und Maltsch (bestehende Station, 36·3 km); die Haltestellen sind zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Stück- und Wagenladungsgütern geeignet; die Nebenbahn Striegau-Maltsch ist der Verkehrs-Inspection Waldenburg, der Betriebs-Inspection Liegnitz II und der Maschinen-Inspection Neisse unterstellt. — Am 10. September: Die elektrische Bahn Berlin (Gesundbrunnen) — Pankow für den öffentlichen Verkehr. — Am 16. September: Die 15·4 km lange Theilstrecke Goldberg—Schönau a. Katzbach der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Goldberg (bestehende Station), Hermsdorf-Bad (Haltestelle 3·0 km), Neukirch (Haltestelle, 8·3 km), Willenberg (Haltepunkt, 13·7 km) und Schönau a. Katzbach (Haltestelle, 15·4 km); die Haltestellen sind für den Gesammtverkehr — mit Ausnahme von Sprengstoffen — eingerichtet; für Hermsdorf-Bad ist auch die Abfertigung von Fahrzeugen ausgeschlossen; der Haltepunkt Willenberg dient nur dem Personen- und Gepäckverkehre; die Theilstrecke Goldberg—Schönau ist der Verkehrs-Inspection Breslau II, der Betriebs-Inspection Liegnitz I und der Maschinen-Inspection Görlitz unterstellt. — Am 22. September: Die 20·3 km lange Strecke Gross-Yestin—Stolzenberg der Colberger Kleinbahnen für den öffentlichen Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Gross-Yestin, Karkow (4·5 km), Eickstedtswalde (6·5 km), Ramelow (9·8 km), Rogrow (14·3 km), Leppin (15·7 km) und Stolzenberg (20·3 km);

die Beförderung von Expressgut und Fahrzeugen ist ausgeschlossen; Leichen werden nur in den Stationen Gross-Yestin und Stolzenberg angenommen und ausgeliefert; die Leitung des Betriebes ist der Gesellschaft Lenz & Comp. in Stettin übertragen.

b) In Baden. Am 7. September: Die 21·01 km lange Reststrecke Endingen — Altbreisach der Kaiserstuhlbahn mit den Stationen Königschaffhausen, Sasbach, Jechtingen, Burkheim, Rothweil, Achkarren und Altbreisach (Anschlussstation an die grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen) für den Gesammtverkehr; die Betriebsleitung erfolgt durch die Bau- und Betriebsleitung in Karlsruhe der Centralverwaltung für Secundärbahnen Hermann Bachstein in Berlin.

c) In Bayern. Am 7. September: Die 8·700 km lange Strecke Würzbach — Rohrbach — St. Ingbert der Pfälzischen Eisenbahnen mit den Stationen Würzbach, Hassel (2·955 km), Rohrbach (5·194 km) und St. Ingbert (8·700 km) für den Gesammtverkehr; gleichzeitig wurde die alte, durch den Rothenkopftunnel führende Strecke Würzbach—Hassel—St. Ingbert ausser Betrieb gesetzt. — Am 3. September: Die 6·14 km lange Localbahn Langenzenn — Wilhermsdorf der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Gesammtverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Langenzenn (bestehende Station), Harthof (Halteplatz, 1·16 km), Laubendorf (Haltestelle, 3·61 km), Heinersdorf (Halteplatz, 4·74 km) und Wilhermsdorf (Haltestelle, 6·14 km); der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 300 m, weshalb auch Wagen mit mehr als 4·5 m festem Radstande auf dieser Localbahn verkehren können; jedoch können Wagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse auf dieselbe nicht übergehen; für Güterabfertigung sind die Haltestelle Laubendorf und die Endstation Wilhermsdorf eingerichtet, während die Halteplätze Harthof und Heinersdorf nur dem Personenverkehre dienen; doch können auch an diesen Halteplätzen während des Zugaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Localverkehre erfolgt am oder im Zuge durch den Conducteur; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Langenzenn und ist dem kgl. Oberbahnamte Würzburg unterstellt.

Schweiz. (Die Uebertragbarkeit der schweizerischen Eisenbahnactien.) Nachdem durch die Gesetzesnovelle zum schweizerischen Actienrechte vom 25. Juni 1895 die Umschreibung der schweizerischen Eisenbahnactien auf den Namen des Besitzers obligatorisch geworden ist, ist die Frage aufgetaucht, ob solche Actien mit blossem Blanco-Giro börsemässig gehandelt werden können. Auf eine diesbezügliche Anfrage der Züricher Effectenbörse hat das Eisenbahndepartement des Bundesrathes den Bescheid ertheilt, dass die Namenactien der Eisenbahnen durch ein Indossament in bianco ihren Charakter nicht verlieren und daher zum Handel zulässig sind. Von diesem Verkehrsrechte sei aber das Gesellschaftsrecht der Actionäre streng zu trennen. Hienach hat ein Stimmrecht in der Generalversammlung nur derjenige Actionär, dessen Actien auf den Namen lauten und seit wenigstens sechs Monaten oder seit dem Entstehen der Gesellschaft auf den hetreffenden Namen im Actienbuche eingetragen sind. Die Actien lauten aber niemals auf den Namen eines Blanco-Indossatars, sondern nur auf denjenigen des ersten Namen-Actionärs, oder im Falle von Uebertragungen durch Giros auf den letzten Voll-Indossatar. Die Prüfung der Legitimation der Actionäre hinsichtlich dieser Erfordernisse für die Ausübung des Stimmrechtes ist gesetzlich vorgeschrieben, und es sind daher nur Actionäre, bezüglich welcher diese Voraussetzungen zutreffen, zur Theilnahme an der Generalversammlung zuzulassen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Polluce" von Santos.) Dieser Dampfer von 1286 Tonnen Gehalt ist am 3. November nach 37 tägiger Fahrt mit 1904 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,170.600 kg Kaffee (wovon 30.000 kg für Venedig); aus Rio Janeiro 465.540 kg Kaffee (wovon 15.000 kg für Smyrna); aus Bahia 13.200 kg Kaffee; aus Victoria 255.000 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waare betrug 1,904.340 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 20. bis zum 26. December.

Adriatischer Dienst.

20. December, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tritone", Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.
20. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän F. Mosca, nach Venedig.
21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.
23. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän E. Klun, nach Venedig.
24. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän F. Marocchino, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
25. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän F. Mosca, nach Venedig.
26. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

21. December, um 5 Uhr Nachm.: Dampfer „Austria", Capitän G. Ghezzo nach Smyrna, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè Khios und Mytilene.
23. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Castore", Capitän G. Verona, nach Thessalien und Constantinopel mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Dardanellen, Gallipoli und Rodosto, überdies nach Burgas, Varna und Kustendje. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.
24. *) „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Semiramis", Capitän C. Bechtinger, nach Alexandrien, Syrien und Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Rhodus, Khios, Smyrna und Dardanellen. Ueberschiffung in Alexandrien nach Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca und Limassol.
26. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Medea", Capitän A. Leva, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien, ferner nach Kustendje, Burgas und Varna.

*) Der directe Luxuszug Triest—Wien—Ostende kommt in Triest am Dienstag Früh vor der Abfahrt des Dampfers an und geht nach Wien—Ostende am Mittwoch um 8 Uhr Abends nach Ankunft der Alexandriner Dampfers wieder ab.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. December um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Maria Teresa", Capitän V. Gherzmann, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe:
nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.
3. Jänner 1896 um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Verschiedene Mittheilungen.

Behandlung der von Eisenbahnen übersetzten Strassenparcellen bei der Anlegung der Eisenbahnbücher. Angesichts der von Eisenbahn-Verwaltungen in Böhmen beobachteten Uebung, wonach die von den Eisenbahnlinien bei ihren Kreuzungen mit Aerarial- und anderen öffentlichen Strassen in Anspruch genommenen Strassengrundflächen in den nach § 35 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, zu verfassenden, für das Eisenbahnbuch bestimmten Operaten als Eisenbahngrundtücke bezeichnet werden; bei dem Umstande ferner, als von den Gerichten in Böhmen diese Theilflächen thatsächlich in einzelnen Fällen als Eisenbahngrundstücke behandelt und als solche in das Eisenbahnbuch (Bestandblatt, erste Abtheilung) einbezogen wurden, hat das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den Ministerien des Handels, der Justiz und der Finanzen an den Statthalter für Böhmen unter dem 20. October, Z. 22.004, einen Erlass gerichtet, von welchem eine Abschrift allen übrigen Landeschefs

mit dem Ersuchen mitgetheilt wurde, hievon auch die unterstehenden politischen Bezirksbehörden, sowie die zur Erhaltung der öffentlichen nichtärarischen Strassen verpflichteten autonomen Körperschaften zu verständigen.

Der Erlass, welcher mit Rücksicht auf eine unter Darstellung der obgedachten Uebung vom Statthalter für Böhmen gestellte Anfrage erflossen ist, lautet folgendermassen:

„Zunächst ist hervorzuheben, dass die Entscheidung über die Art und Weise der in Frage stehenden eisenbahnbücherlichen Eintragungen gemäss der §§ 18 und ff., dann § 36 des oberwähnten Gesetzes competenzgemäss den Gerichten zusteht. Hienach kann es sich bei Beantwortung der gestellten Anfrage nur darum handeln, den mit der Obsorge über die Reichsstrassen betrauten politischen Behörden bestimmte Verhaltungsmassregeln vorzuzeichnen, bezw. den autonomen Organen hinsichtlich der in ihrer Verwaltung befindlichen öffentlichen Strassen die gewünschte Belehrung zukommen zu lassen.

Anlangend das Meritum der Sache selbst, werden für den zu beobachtenden Vorgang die dem concreten Falle zu Grunde liegenden thatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen massgebend, bezw. dieser Vorgang je nach der für die eisenbahnbücherliche Eintragung entscheidenden rechtlichen Natur der in Rede stehenden Kreuzungsflächen (ob Strassengrundstücke und daher öffentliches Gut oder Eisenbahngrundstücke) ein verschiedener sein.

Insofern jedoch, wie dies in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle zutreffen wird — und speciell auf diese Art von Fällen bezieht sich auch die Anfrage — den betreffenden Eisenbahnunternehmungen von der Strassenverwaltung lediglich die Benützung der überschienten Strassentheile zum Zwecke der Ueberschienung zugestanden wurde, die fraglichen Strassenstücke daher von der Eisenbahnunternehmung nicht erworben worden, bezw. nicht in deren rechtmässigen Besitz übergegangen, sondern auch nach ihrer Belegung mit Schienen öffentliches Gut geblieben sind, widerstreitet die Eintragung dieser Kreuzungsflächen in die erste Abtheilung des Bahnbestandblattes im Hinblicke auf die hierin gelegene Qualification derselben als Eisenbahngrundstücke den Thatsachen und dem Gesetze gleicherweise.

Die Auszeichnung des Rechtes der betreffenden Eisenbahnunternehmung zur Kreuzung oder Ueberführung der Strasse als eines mit dem Besitze der Bahn verbundenen dinglichen Rechtes an einem fremden Grundstücke hat in derlei Fällen gemäss § 8 des mehrcitirten Gesetzes vom 19. Mai 1874 in der zweiten Abtheilung des Bahnbestandblattes zu erfolgen. Dieser Vorgang ist übrigens auch bereits in einzelnen der zur Anzeige gebrachten Fälle als ein nach allen Richtungen befriedigendes Auskunftsmittel zur Anwendung gelangt und erscheint in der That einzig und allein geeignet, die Angaben des Eisenbahnbuches mit den thatsächlichen Verhältnissen in volle Uebereinstimmung zu bringen. In einigen der Fälle, in welchen eine solche Eintragung erfolgte, wurde Seitens der Gerichte die politische Begehung, bezw. diese in Verbindung mit der Concessionsurkunde als hinreichende Grundlage für die besagte Eintragung angesehen.

Was speciell das aus dem Umstande, dass Strassen als öffentliches Gut nicht Gegenstand einer bücherlichen Einlage sein können, abgeleitete formelle Bedenken der Unthunlichkeit einer Verbücherung des den Eisenbahnen zugestandenen Strassenbenützungsrechtes in passiver Hinsicht anbelangt, so erscheint dieses Bedenken schon in dem Vorlageberichte in vollkommen zutreffender Weise widerlegt. Uebrigens wird die Aufmerksamkeit auf den in das Spruchrepertorium des Obersten Gerichtshofes unter Nr. 141 (Beilage zum J.-M.-V.-Bl., Jahrgang 1888, S. 100) eingetragenen Rechtssatz gelenkt, dass in einem Gutsbestandblatte auch diejenigen mit dem Besitze des Grundbuchskörpers verbundenen dinglichen Rechte anzugeben sind, welche an einem öffentlichen, von der Aufnahme in das Grundbuch ausgeschlossenen Gute ausgeübt werden.

Wolle es demnach Euer Excellenz gefällig sein, die unterstehenden politischen Bezirksbehörden von den im Vorstehenden niedergelegten Directiven zu verständigen, und dieselben anzuweisen, im Sinne dieser Directiven in allenfalls noch pendenten oder in Hinkunft zu ihrer Cognition gelangenden Fällen der unrichtigen Eintragung der in Rede stehenden Strassengrundflächen in das Eisenbahnbuch entgegenzutreten.

Anlangend die bereits verfügten Eintragungen der fraglichen Strassentheile als Eisenbahngrundstücke, werden Euer Excellenz ermächtigt, von der Einleitung einer nachträglichen, im Wege der Verhandlung mit der betreffenden Eisenbahngesellschaft oder nöthigenfalls im Klagswege anzustrebenden Berichtigung dieser irrthümlichen Eintragungen, falls nicht ein zwingender Anlass hiezu vorliegt, wegen des mit derselben verbundenen grossen Arbeits- und Kostenaufwandes abzusehen, zumal von der Unterlassung derartiger nachträglicher Berichtigungen irgendwelche Störungen im öffentlichen Verkehre in der Regel wohl nicht zu besorgen sind.

Die Beilagen der Berichte folgen mit dem Beifügen zurück, dass es selbstverständlich keinem Anstande unterliegt, dass von dem Inhalte des gegenwärtigen Erlasses auch dem Landesausschusse eine entsprechende Mittheilung gemacht werde, dass jedoch die in Hinsicht der eisenbahnbücherlichen Eintragung von überschienten Grundflächen der öffentlichen nichtärarischen Strassen etwa zu ergreifenden Schritte lediglich der Initiative der zur Erhaltung dieser Strassen verpflichteten autonomen Körperschaften zu überlassen sind." [H.-M.-Z. 15.858.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 37·201 km lange Strecke Ó-Buda—Kenyermezö (—Esztergom) nebst Abzweigung nach Tokod (3·019 km) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, welche am 17. November, und zwar die erstgenannte Strecke für den Gesammtverkehr, die Abzweigung nach Tokod nur für den Güterverkehr eröffnet wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Ferner ist die 9·765 km lange Strecke Schönau a. Katzbach—Ober-Kauffung der kgl. Preussischen Eisenbahn-Direction Breslau, welche im Laufe des Monates December dem Betriebe übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" ist der Nachtrag VII herausgegeben worden.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger Nr. 58 (K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen sind erschienen: Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 34 (Kgl. Eisenbahn-Directionen zu Breslau, Kattowitz und Posen); Nachtrag XII zum Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) und Nachtrag VII zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern". Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 58 wird der im März 1892 herausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXLI. Stückes.) Das am 19. December herausgegebene CCXLI. Stück enthält unter

Nr. 1718: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 14. December 1895, Z. 16.935, womit das hinsichtlich der Einfuhr von Schweinen aus Steiermark nach Krain mit den Kundmachungen vom 30. Juni, 30. August und 17. September 1895, ZZ. 9982, 11.543 und 12.307, verfügte Verbot auf die politischen Bezirke Bruck an der Mur und Lietzen in Steiermark beschränkt wird.

Nr. 1719: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 10. December 1895, Z. 101.843, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Klauenthieren im Gerichtsbezirke Bolechów in Galizien.

Nr. 1720: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. December 1895, Z. 199.148, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Raab in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1721: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. December 1895, Z. 201.160, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schlachtvieh vom Olmützer Viehmarkte nach Nachod in Böhmen.

— (Inhalt des CCXLII. Stückes.) Das am 20. December herausgegebene CCXLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1722: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galzien vom 6. December 1895, Z. 99.590, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Schweinen in den Gerichtsbezirken Jaroslau und Nizankowice in Galizien.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 16. December d. J. dem General-Directionsrathe der Oesterreichischen Staatsbahnen Dr. Victor Röll den Orden der eisernen Krone dritter Classe mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung von ermässigten Frachtsätzen.

Ab 1. Jänner 1896 bis inclusive 31. Jänner 1896 gelangen in den nachstehenden Relationen folgende ermässigte Frachtsätze unter Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen zur Einführung.

Verkehrsrelation von	nach	I. Classe (Normalclasse) in beliebigen Mengen	I. Classe bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen	I. Classe bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen	II. Classe in beliebigen Mengen	II. Classe von mindestens 5000 kg pro Wagen	II. Classe von mindestens 10.000 kg pro Wagen	Ermässigte Wagenladungsclassen A 5000 kg	A 10.000 kg	B	C	Specialtarife 1	2	3
oder vice versa		Frachtsätze in Kreuzern pro 100 kg												
Wien Oe.N.W.B.	Aussig Oe.N.W.B.		183	161		178	161	135	122	96				
	Liebenau		173	154		170	151	127	116	93				
	Prag Oe.N.W.B.	200	140	123	158	139	122	104	95	76	53	82	54	46
	Reichenberg		191	172		182	163	141	129					
	Wostromeř		189	170		158	158	126	107					
Wien K.F.N.B. und St.E.G.	Aussig St.E.G.		183	161		178	161	135	122	96				
	Bodenbach St.E.G.		172	151		172	151	129	116	90	66			
	Kralup St.E.G.		154	136		152	134	114	104	83				
	Liebenau		179	160		176	157	133	122	99				
	Prag St.E.G.	200	140	123	158	139	122	104	95	76	53	82	54	46
	Reichenberg		197	178		188	169	145	134					
	Wostromeř B.C.B.		189	170		158	158	126	107					
Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.	Altpaka			174										
	Bubna St.E.G.		149	132		146	129	111	102	83				
	Hohenelbe			194										
	Lieben Oe.N.W.B.		140	123		139	122	104	95	76				
	Lieben St.E.G.		140	123		139	122	104	95	76				
	Pelsdorf			192										
	Schreckenstein		183	161		178	161	135	122	96				
	Starkenbach			187										
	Tannwald		187	168				139	127					
	Tetschen Oe.N.W.B.		172	151		172	151	129	116	90	66			
Wien K.F.J.B.	Bilin	238	177	156	203	177	156	129	117	92	65	100	65	54
	Brüx	238	177	156	203	177	156	129	117	92	65	100	65	54
	Dux-Ladowitz	236	175	154	202	175	154	129	117	91	66	102	66	55
	Görkau	232	172	151	200	172	151	129	116	90	66	103	66	56
	Prag K.F.J.B.	200	140	123	158	139	122	104	95	76	52	79	52	44
	Teplitz-Waldthor	237	172	151	200	172	151	129	116	90	66	103	66	56
	Bubna St.E.G.		149	132		146	129	111	102	83				
	Kralup St.E.G.		154	136		152	134	114	104	83				

Die Frachtzuschläge der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangen nicht zur Einhebung.

Die für Güter der Stückgutclasse I bei Aufgabe von mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief vorgesehenen Wagenladungssätze gelangen auch dann zur Anwendung, wenn Sendungen von 5000 kg, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief zum Theil aus Gütern der Stückgutclasse I und zum Theil aus solchen der Stückgutclasse II bestehen.

Wien, am 21. December 1895. [1025]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Ermässigung von Frachtsätzen für die Stationen der Vicinalbahn Weilheim-Murnau der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.

Ab 1. Jänner 1896 ermässigen sich die in den nachfolgend angeführten Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Garnisch-Partenkirchen, Huglfing, Murnau, Oberau-Oberammergau, Polling und Uffing um je 0·06 Mk. für 100 kg, und zwar:

Theil III, Heft 1 des Gütertarifes vom 1. August 1894
„ „ „ 2 „ „ „ 1. November 1894
„ „ „ 3 „ „ „ 1. Juni 1889
„ „ „ 4 „ „ „ 1. November 1888
„ „ „ 5 „ „ „ 1. September 1889.

Wien, am 21. December 1895. [1026]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Tariferhöhungen, bezw. Verkehrsbeschränkung in den neuen Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2.

Im Nachhange zu der im Verordnungsblatte Nr. 132 vom 12. November 1895, Seite 2062, enthaltenen Kundmachung wird mitgetheilt, dass die durch Einführung der neuen Tarife Theil II, Heft 1 und 2, für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband gegenüber den bisherigen gleichnamigen Tarifheften sich theilweise ergebenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen erst mit 1. Februar 1896 in Kraft treten.

Wien, am 16. December 1895. [1027]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Verkehr des Ostende—Triest-Expresszuges.

Der Ostende—Triest-Expresszug, dessen Einführung im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 137 vom 26. November 1895 publicirt wurde, wird vom 7. Jänner 1896 angefangen von Wien Westbahnhof nach Triest nicht mehr am Montag, sondern am Dienstag verkehren. Von Triest wird der Zug wie bisher am Mittwoch, jedoch anstatt um 6 Uhr erst um 8 Uhr Abends abgehen.

Wien, am 20. December 1895. [1028]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Herausgabe des Nachtrages XI zu Theil II des Tarifes vom 1. August 1888.

Mit 1. Jänner 1896 tritt der Nachtrag XI zu Theil II des Tarifes vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen:

1. der Bestimmungen und Anleitung für die Anwendung der Tariftabellen;
2. des Verzeichnisses der italienischen Stationen;
3. des Verzeichnisses der deutschen Stationen;
4. der Tariftabellen für die italienischen Bahnstrecken, und
5. der Tariftabellen für die ausseritalienischen Bahnstrecken.

Exemplare des oben bezeichneten Nachtrages können bei der Station Wien Südbahnhof (Cassa V) zum Preise von 50 Kreuzer bezogen werden.

Wien, am 17. December 1895. [1029]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verbandsverkehr. (Neuer Gütertarif.) Am 1. Jänner 1896 gelangt für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel und Erfurt, sowie der Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Krossener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn einerseits und den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif zur Einführung.

Aufgehoben werden durch diesen Tarif die nachbenannten Tarife nebst den dazu erschienenen Nachträgen:

a) der Werrabahn-Bayerische Gütertarif vom 1. September 1891;
b) der Thüringisch-Bayerische Gütertarif vom 1. September 1891 bezüglich des Verkehres mit den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel und Erfurt, sowie der Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Krossener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und der ehemaligen Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn;
c) der Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M., sowie Stationen der grossherzogl. Oberhessischen Eisenbahnen andererseits vom 1. August 1891 bezüglich des Verkehrs mit den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Cassel und Erfurt;
d) der Hannover-Bayerische Gütertarif, Heft 1, vom 1. August 1893;
e) der Magdeburg-Bayerische Gütertarif vom 1. October 1892;
f) der Rheinisch-Westphälisch-Bayerische Gütertarif Heft 3 vom 1. Jänner 1891;
g) der Rheinisch-Westphälisch-Bayerische Gütertarif, Ausnahmetarif für den Transport von europäischem Bau- und Nutzholz vom 1. März 1884;
   zu d bis g bezüglich des Verkehres mit den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Cassel;
h) der Bayerisch-Sächsische Gütertarif, Heft 1, vom 1. November 1890 bezüglich des Verkehres mit der Station Wolfsgefärth.

Ferner gelangen die in den vorstehend genannten Gütertarifen für die Bodenseeuferstation Bregenz, sowie für Lindau Rangirbahnhof, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze am 15. Jänner 1896 zur Aufhebung.

Durch den neuen Tarif werden zahlreiche Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Frachterhöhungen eintreten. Letztere gelten jedoch erst vom 15. Jänner 1896 ab.

Abdrücke des neuen Tarifes sind von Ende December 1895 ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Einstellung des Verkehres auf den Wasserumschlagsstellen Pöpelwitz und Oderhafen.) Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wurde am 7. d. M. bis auf Weiteres geschlossen.

Die Wiedereröffnung des Verkehrs wird seinerzeit öffentlich bekannt gemacht werden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Gütertarif der Gruppe II.) Mit Giltigkeit vom 15. December trat für die regelmässige Beförderung von Milch und leeren Milchgefässen zwischen Georggrube und Oświęcim der Frachtsatz von 0·49 Mk. für 100 kg in Kraft.

Kgl. Direction der Militär-Eisenbahn. (Personen- und Gepäckstarif. Theil II.) Mit 1. Jänner 1896 gelangt der Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, zur Neueinführung.

Deutsche Eisenbahnen. Insoweit im Binnenverkehr der deutschen Eisenbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben unter einander und mit den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Bahnen der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif), der Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) und der Nothstandstarif für Düngemittel vom 20. Mai 1895 in Geltung ist, wird der Artikel „Kalkmehl aus Muscheln" in die Waarenverzeichnisse der vorgenannten Ausnahmetarife — im Nothstandstarif für Düngemittel unter II c. — mit Giltigkeit vom 8. December aufgenommen.

Im Verkehr der Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander und im Wechselverkehr zwischen Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen ist die Tarifmassnahme schon am 7. November 1895 in Kraft getreten.

— (Nothstandstarif für Düngemittel.) Mit sofortiger Giltigkeit wird der Artikel „Einstreupulver (aus Superphosphat, Kainit und Gyps gemischt) für Stalldünger" unter Ziffer I des Nothstandstarifs für Düngemittel vom 20. Mai 1895 aufgenommen.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. Die seither nur für die Strecken der Preussischen Staatseisenbahnen, der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und der Lübeck-Büchener Eisenbahn zulässige Benutzung von Fahrtausweisen über kürzere Bahnwege wird fortan auch auf den wechselseitigen Verkehr zwischen den Stationen dieser Bahnen und den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ausgedehnt. Demgemäss dürfen für die Folge Fahrtausweise, welche für den Binnenverkehr dieser Bahnen, oder für den wechselseitigen Verkehr derselben gelten, für eine andere, dieselben Stationen verbindende Strecke giltig geschrieben werden, wenn die zu benutzende Strecke kürzer als die in den Fahrtausweisen verzeichnete Strecke ist und beide Strecken den Preussischen Staatseisenbahnen, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener oder der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn angehören.

In dem für jeden Eisenbahn-Directionsbezirk besonders herausgegebenen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II der Preussischen Staatseisenbahnen wird der erste Satz der Besonderen Bestimmung 2 zu § 12 der Verkehrsordnung wie folgt abgeändert:

„Inhabern von Fahrtausweisen, soweit letzte nicht in Freikarten für bestimmte Bahnwege bestehen, kann die Benutzung einer anderen als der in den Fahrtausweisen bezeichneten, dieselben Stationen verbindenden Strecke gestattet werden, wenn die zu benutzende Strecke kürzer als die in den Fahrtausweisen verzeichnete Strecke ist und beide Strecken ausschliesslich dem Preussischen Staatseisenbahnnetz, der grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn oder der Marienburg-Mlawkaer-Eisenbahn angehören."

Ferner erhält der letzte Satz des Absatzes 1 der vorerwähnten Besonderen Bestimmung folgende Fassung:

„Die Umschreibung von Fahrtausweisen für kürzere Strecken der Preussischen Staatseisenbahnen, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn oder der Marienburg-Mlawkaer-Eisenbahn kann ferner bei sämmtlichen den Preussischen Staatseisenbahnen unterstehenden Auskunfts- und Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte innerhalb der für diese Dienststellen festgesetzten Dienststunden beantragt werden."

Einführung des mitteldeutschen Privatbahn-Gütertarifes. (Neuer Gütertarif.) Am 1. December gelangte für den Verkehr zwischen den an die Directionsbezirke Halle a. S., Magdeburg und Erfurt angeschlossenen Privatbahnen einerseits und den Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, der Breslau-Warschauer-, Cronberger-Farge-Vegesacker-, Hansdorf-Priebuser-, Hoyaer-, Kerkerbach-, Kreis Oldenburger-, Marienburg-, Mlawkaer-, Ostpreussischen Süd- und Stargard-Küstriner Eisenbahn andererseits ein neuer Gütertarif in fünf Heften zur Einführung.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen vom 1. December ab die betheiligten Dienststellen.

Durch den neuen Tarif werden unter Anderen aufgehoben:
Die Staatsbahngütertarife nebst Nachträgen:
Berlin—Erfurt vom 1. April 1891;
Breslau—Erfurt vom 1. October 1891;
Berlin—Frankfurt a. M. vom 1. September 1890;
Breslau—Frankfurt a. M. vom 1. April 1890;
Berlin—Magdeburg vom 1. September 1890;
Breslau—Magdeburg vom 1. April 1891;
der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg einerseits und der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits vom 1. Juni 1891 nebst Nachträgen;

das Heft Nr. 3 des Gruppentarifes V vom 1. April 1895, und zwar zu 1 a—c, 2 a—d, 2 i, 3 a—d, 3 f, 3 k, 4 a—c, 8 und 9 vollständig, zu 2 e—h, 3 e, 3 g—i, 5—7 nur insoweit, als diese Tarife sich auf den Verkehr zwischen Stationen beziehen, auf welche der neue Mitteldeutsche Privatbahngütertarif Anwendung findet.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 15. Jänner 1896 zur Einführung.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Neuer Gütertarif.) Am 1. Jänner 1896 gelangt für den Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen und der Station Reichenberg S.N. V. B. einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel und Erfurt, sowie der Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Krossener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn andererseits ein neuer Gütertarif zur Einführung.

Aufgehoben werden durch diesen Tarif die nachbenannten Tarife nebst den dazu erschienenen Nachträgen:

a) der Sächsisch-Thüringische Verbandsgütertarif (Heft 1) vom 1. Jänner 1891 mit Ausschluss der Entfernungen etc. für den Verkehr mit der Station Leipzig (Thür. Bhf.);
b) der Sächsich-Thüringische Verbandsgütertarif (Heft 2) vom 1. Juli 1893;
c) der Norddeutsch-Sächsische Verbandsgütertarif (Heft 1) vom 1. December 1890 bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Cassel und Erfurt, sowie der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn;
d) der Magdeburg-Sächsische Verbandsgütertarif vom 1. Juli 1890;
e) der Mitteldeutsche Verbandsgütertarif (Heft 5) vom 1. März 1891;
f) der Rheinisch-Westphälisch-Sächsische Verbandsgütertarif (Heft 1) vom 1. Juni 1890;

zu d bis f bezüglich des Verkehres mit den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Cassel.

Ferner werden am 15. Jänner 1896 die im Sächsisch-Thüringischen Verband bisher bestandenen Arsnahmefrachtsätze:

1. für Basalt-Pflastersteine und Basaltschotter im Verkehr mit der Station Salzungen;
2. für Braunkohlen, Braunkohlencoaks und Braunkohlenbriquetts für den Verkehr zwischen Groitzsch und Plagwitz-Lindenau Preuss. Staatsbhf.;
3. für rohe (auch roh behauene) Bruch- und Bausteine für den Verkehr zwischen Kraftsdorf und Gera-Pforten ausser Kraft gesetzt.

Ausserdem wird zu gleichem Zeitpunkt die Vergünstigung dass im Verkehr mit den Stationen Elsterwerda, Gera (Reuss) Gera-Pforten, Görlitz, Gross-Zschocher, Kamenz, Leipzig I und I, (Bayer. und Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida, Weida, Altstadt, Zeitz und Zittau der Sächs. Staatsbahn der Artikel Brot mit den Personen- oder Eilgüterzügen unter gewissen Voraussetzungen zu den einfachen Frachtgutsätzen zu befördern ist, aufgehoben.

Durch den neuen Tarif wird eine grössere Anzahl von Stationen in den directen Verkehr einbezogen, auch wird der im Sächsisch-Thüringischen Verband bestehende Ausnahmetarif für gebrannte und rohe Steine auf den Verkehr zwischen Plagwitz-Lindenau, Preuss. Staatsb., und denjenigen Stationen der Sächs. Staatsb., nach welchen die Tarifentfernungen nicht mehr als 50 km betragen, ausgedehnt.

Die neben zahlreichen Frachtermässigungen vereinzelt eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 15. Jänner 1896 ab giltig.

Abdrücke des neuen Tarifs sind von Ende December 1895 ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Magdeburg-Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer und Sächsisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze.) Am 16. December wurden für die Beförderung von gebrannten und rohen Steinen im Verkehre zwischen Leipzig (Berliner Bahnhof), Leipzig (Eilenbürger Bahnhof), Leipzig (Magdeburger Bahnhof); Leipzig (Thüringischer Bahnhof), sowie Eutritzsch und Plagwitz-Lindenau (Preussische Staatsbahn) einerseits und denjenigen sächsischen Stationen andererseits, nach welchen die Tarifentfernungen nicht mehr als 50 km betragen, besondere Ausnahmetarifsätze eingeführt.

Die Abfertigungsstellen geben über die Höhe der Ausnahmesätze, sowie auch darüber Auskunft, unter welchen Bedingungen sie zur Anwendung kommen, und welche Arten von Steinen auf Grund dieser Frachtsätze abgefertigt werden.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Geltungsdauer von Rückfahrkarten.) Zur Erleichterung des diesjährigen Weihnachtsverkehres erhalten die meisten der am 23. December und den folgenden Tagen gelösten gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Geltungsdauer eine verlängerte Giltigkeit bis einschliesslich 2. Jänner 1896.

Diese Massnahme erstreckt sich auf den Verkehr zwischen den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen, der Eisenberg-Krossener, Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, der Bachstein-, schen Secundärbahnen in Thüringen, der Main-Neckarbahn, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Niederländischen Staatseisenbahnen und der Grossen Belgischen Centralbahn andererseits.

In gleicher Weise wird den am 23. December und den folgenden Tagen gelösten Rückfahrkarten mit sonst kürzerer Geltungsdauer für den Verkehr zwischen den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen und den Stationen der übrigen vorstehend nicht genannten Bahnen, jedoch nur für die Strecken der Preussischen Staatseisenbahnen, eine verlängerte Geltungsdauer bis einschliesslich den 2. Jänner 1896 beigelegt.

Da auf den süddeutschen Bahnen (Bayerische, Württembergische, Badische Staats-, Elsass-Lothringische und Pfälzische Bahnen) den Rückfahrkarten allgemein eine zehntägige Geltungsdauer beigelegt ist, so wird für die auf Stationen der Preuss. Staatseisenbahnen nach den vorgenannten Bahnen und umgekehrt am 23. und 24. December gelösten Rückfahrkarten eine zehntägige Geltungsdauer ebenfalls hergestellt.

Für die Strecken der übrigen Bahnen gelten die für diesen Verkehr gelösten Rückfahrkarten nur innerhalb der in den Tarifen vorgesehenen und den Fahrkarten aufgedruckten Benützungsfristen.

Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen und kgl. Preuss. Staatsbahnen. (Neuer Personen- und Gepäckstarif.) Am 1. Jänner 1896 tritt für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Eisenbahn-Directionsbezirke Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg i. Pr., sowie Posen einerseits ein neuer Tarif in Kraft.

Bayerisch-Sächsischer und Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Aufhebung von Ausnahmetarifen.) Am 1. Februar 1896 treten die in den oben bezeichneten Güterverkehren bestehenden Ausnahmetarife, und zwar:

im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr die Ausnahmetarife 9 (Heft 1) und 10 (Heft 2) für die Beförderung roher baumwollener Garne aus Bayern;

im Sächsisch-Südwestdeutschen Güterverkehr die Ausnahmetarife 6 für die Beförderung roher baumwollener Garne im Tarifheft 3 (Baden) und 4 (Elsass)

ausser Kraft.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden Sendungen roher baumwollener Garne im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr zu den bestehenden besonderen Ausnahmesätzen für Garne aller Art — Ausnahmetarif 8 (Heft 1) und Ausnahmetarif 9 (Heft 2) — in denjenigen Verkehrsbeziehungen aber, für die solche Ausnahmetarifsätze nicht bestehen, zu den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsclasse A^1 und B abgefertigt. Letztere Berechnungsweise greift künftig auch im Sächsisch-Südwestdeutschen Güterverkehr Platz.

Magdeburg-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Ausnahmefrachtsatz für Eisenerz etc.) Am 16. December trat für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Converterschlacken, sowie eisenoxydhaltigen Abfällen der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg von Weipert nach Vienenburg ein directer Ausnahmefrachtsatz von 0·62 Mk. für 100 kg in Kraft.

Der Frachtberechnung wird das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter den im Nachtrag IV des Gütertarifes, Theil II, auf Seite 16 und 17 beim Ausnahmetarif für Eisenschlacken enthaltenen Bedingungen zu Grunde gelegt.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbandsverkehr. (Tarifnachtrag XI.) Am 20. December trat der Nachtrag XI zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft, welcher neue und veränderte Entfernungen und Frachtsätze für die Leipziger und Dresdener Bahnhöfe, sowie für eine Anzahl anderer sächsischer Stationen enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Reexpeditionstarif für Flachs ab Königsberg u. s. w. Die Frachtsätze im Verkehr nach den in der Tabelle I des Reexpeditionstarifes für Flachs u. s. w. ab Königsberg etc vom 13. April 1893 genannten deutschen und niederländischen Stationen, bezw. den in der Tabelle V des zugehörigen I. Nachtrages genannten schlesischen Stationen gelten vom 1. Jänner 1896 ab auch für die laut Ursprungsfrachtbrief von der Station Sirotino der Riga-Oreler (Dwinsk-Witebsker) Bahn herrührenden Sendungen. Die genannte Station ist auf Seite 3 des Tarifes (zu 8), bezw. in Spalte 7 des Kopfes der Tabelle V (Seite 6 des I. Nachtrages) nachzutragen.

Ostdeutscher Güterverkehr. (Ausnahmesätze für Eisenerze etc.) Mit Giltigkeit vom 10. December werden im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) von Filehne, Station des Directionsbezirkes Bromberg, ermässigte Ausnahmesätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb nach oberschlesischen Hüttenstationen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg widerruflich eingeführt.

Es gelten für diese Ausnahmesätze die im Ausnahmetarif 7 des Ostdeutschen Gütertarifes vorgesehenen Bedingungen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2495	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Carlsbad	Eger	Auflieferung von mindestens 300 Tonnen im Jahre 1896. Abfertigung im Localverkehre.	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil I und II, nebst Nachträgen	17·4	11·8	5·6	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1897	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht gewährt
					Franzensbad				17·2	11·8	5·4			
			Holz des Ausnahmetarifes IV als Frachtgut		Eger				16·8	11·8	5·0			
					Franzenzbad				16·7	11·8	4·9			
			Holz des Ausnahmetarifes 6a und 6b des nachgenannten Tarifes als Frachtgut		Adorf, Altenburg, Auerbach (unt. Bhf.), Borna, Borsdorf, Crimmitschau, Falkenstein, Gaschwitz, Gera, Gera-Pforten, Gössnitz, Greiz (Bahnhof und Haltestelle), Groitzsch, Kieritzsch, Leipzig (Bayer., Dresdner, Berliner u. Thüringer Bahnhof), Lengenfeld, Lobstädt, Mehltheuer, Meuselwitz, Oelsnitz i. Erzgeb., Oelsnitz i. V., Plagwitz-Lindenau, Plauen i. V. (oberer und unterer Bahnhof), Rehmsdorf, Reichenbach i. V., Remse, Reuth, Ronneburg, Rositz, Schmölln i. S.-A., Schönberg i. S., Werdau, Zeitz, Zeulenroda, Zwickau	Auflieferung von mindestens 300 Tonnen im Jahre 1896. Abfertigung im directen Verkehre. Einhaltung der in den bezüglichen Tarifen enthaltenen einschlägigen Bestimmungen		Tarif für den Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband. Theil II. Heft 3 und 4. vom 1. Juni 1892	Verschieden	Verschieden	Mark 0·04 Pfennig			

Laufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg	per 100 kg			
									Kreuzer ö. W.					
2496	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Stationen der B.N.B.		1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif Theil II. Heft 1. des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894. Anhang zu den Tarifen, Theil II. des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895. Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen				Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1897	*) In diesen Relationen bestehen für Rohzucker keine directen Frachtsätze
				Aužic	Aussig (Oe.N.W.B.) transit				38·0	33·1	4·9			
				Čakovic					49·0	43·9	5·1			
				Měšic					45·5	40·8	4·7			
				Neratovic					42·5	37·2	5·3			
				Satalic					51·0	44·9	6·1			
				Chrasterhof	Aussig (Oe.N.W.B.)				49·0	46·3	2·7			
				Jungbunzlau (B.N.B.)					51·5	48·0	3·5			
				Kuttenthal					49·0	46·3	2·7			
				Münchengrätz	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)				50·5	48·0	2·5			
				Svijan-Podol					53·0	48·0	5·0			
				Aužic	Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				41·0	37·0	4·0			
				Bakov (B.N.B.)					*)	46·3				
				Čakovic					52·0	48·0	4·0			
				Chrasterhof					52·0	46·3	5·7			
				Jungbunzlau (B.N.B.)					51·0	46·3	4·7			
				Kuttenthal					52·0	46·3	5·7			
				Liblic-Bišic					46·0	45·0	1·0			
				Měšic					49·0	45·0	4·0			
				Münchengrätz					49·5	46·3	3·2			
				Neratovic					46·0	41·0	5·0			
				Satalic					54·0	49·0	5·0			
				Svijan-Podol					52·5	46·3	6·2			
				Vysočan (B.N.B.)					*)	49·0	—			
2497	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Holzkohle	Markusfalva	Dombrau	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes III im Localtarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für die in Oderberg nach Deutschland übergehenden Sendungen ist die Ueberfuhrsgebühr von 3·8 kr. pro 100 kg noch separat zu berechnen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1896	Localtarif	56·5	41·4	15·1	Im Kartirungswege		
					Oderberg				58·3	43·2	15·1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2498	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen, Milbars und sonstige Eisenartikel der Classe C	Mähr.-Ostrau und Schönbrunn	Althütten Altkladno Bubna (St.E.G.) Eger (B.E.B. oder k.k.St.B.) Holoubkau Hořowitz Karbitz Kladno Königshof-Geleiseanlage Komotau (A.T.E. oder B.E.B.) Libšic Lieben (St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Mariaschein Pilsen Prag (St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Příbram Pürglitz Rokycan Schlackenwerth Schlan Teplitz (A.T.E.) Zbirow Zditz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Kreuzer 68·4 76·4 62·8 76·4 72·4 69·4 68·2 74·1 66·4*) 76·4 66·0 60·7 68·2 74·1 61·0 72·4 71·4 74·1 76·4 64·9 68·2 71·4 68·4	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz hat nur Giltigkeit für jene Transporte, welche von der böhmischen Montan-Gesellschaft bezogen werden
2499	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	A. Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt: α) unverpackt, β) verpackt B. Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze; Möbel zerlegt: α) polirte, β) rohe, gebeizte oder gefirnisste	Den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		a) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hiefür. b) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hiefür	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 3, vom 15. October 1893	Siehe nachstehende Tabelle			Im Kartirungswege		Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit

Nach und von	Altona a	Altona b	Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk) a	Bremen b	Brake, Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Geestemünde (Freih. und Zollinlandsbahnhof), Nordenham a	Brake etc. b	Hamburg B. Wilhelmsburg a	Hamburg b	Harburg H. a	Harburg b	Lübeck a	Lübeck b	Stettin a	Stettin b	Swinemünde a	Swinemünde b	Warnemünde a	Warnemünde b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig																	
	A. Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt: α) unverpackt																	
Arad	743	355	761	367	781	381	740	353	736	351	742	354	649	296	672	310	719	340
	β) verpackt																	
Arad	743	638	761	650	781	664	740	636	736	634	742	637	649	565	672	579	719	609
	B. Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, Möbel, zerlegt: α) polirte																	
Arad	863	565	889	583	913	603	859	561	854	556	862	563	729	444	761	473	830	534
	β) rohe, gebeizte etc.																	
Arad	863	485	889	503	913	523	859	482	854	478	862	484	729	391	761	414	830	461

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2500	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Vide untenstehende Tabelle			—	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Vide untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege*)	—	Die sub b) erscheinenden Beträge repräsentiren die Coursdifferenzen, die jedoch bis auf Weiteres unberücksichtigt bleiben. Eine eventuelle Entladung der auf Grund dieses Zugeständnisses beförderten Sendungen in Bodenbach oder Tetschen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken

Artikel	Von	Nach		A. unzerlegt α) unter 5000	5000	10000	β) unter 5000	5000	10000	B. zerlegt, sowie Möbelbestandtheile unter 5000	5000	10000	C unter 5000	D 10000
				Kilogramm										
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
				Pfennige pro 100 Kilogramm										
Möbel aus gebogenem Holze. A. Unzerlegt. α) Unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt: 1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg; 2. " " von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 3. " " " " 10000 kg " " " " β) verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen): 4. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg; 5. " " von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 6. " " " " 10000 kg " " " " B. Zerlegt, sowie Möbelbestandtheile. 7. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg; 8. " " von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen: 9. " " " " 10000 kg " " " " C. Möbelbestandtheile, roh vorgearbeitet. 10. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. D. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt oder unzerlegt, und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet. 11. Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Bielitz	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	a)	531	—	156	485		156	385	—	178	384	—
			b)	9	—	—	7	—	—	4	—	—	4	—
	Bisenz-Pisek		a)	393	-	170	393	—	170	295	—	192	295	158
			b)	7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
	Bistritz a. H.		a)	429	—	137	400		137	300	—	159	300	148
			b)	8	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
	Ernsdorf		a)	551	—	161	496	—	161	394	—	183	394	—
			b)	9	—	—	7	—	—	4	—	—	4	—
	Holleschau		a)	413	—	137	389	—	137	291	—	159	291	142
			b)	7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
	Hullein		a)	393	—	137	381	—	137	285	–	159	285	139
			b)	7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
	Napagedl		a)	393	—	159	393	—	159	295	—	181	295	147
			b)	7	—	—	7	—	—	5		—	5	—
	Nemotitz		a)	393	-	170	393	—	170	295	—	192	295	158
			b)	7	—	—	7		—	5	—	—	5	—
	Olmütz		a)	343	—	137	343	—	137	252	—	159	252	123
			b)	6	—	—	6	—	—	4	—	—	4	—
	Pohl		a)	437	—	137	405	·	137	304	—	159	304	133
			b)	8	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
	Prerau		a)	380	—	137	367	—	137	272		159	272	133
			b)	7	—	—	6	—	—	4	—	—	4	-
	Stauding		a)	447	—	137	426	–	137	324	—	159	324	-
			b)	8	—	—	6	—		5	—	—	5	—
	Teschen		a)	550	242	137	459	242	137	362	297	159	358	—
			b)	10	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—
	Wall.-Meseritsch		a)	467	—	137	425	—	137	321		159	321	147
			b)	8	—	—	7	—	-	5	—	—	5	—
	Weisskirchen		a)	422	—	137	395	—	137	296	—	159	296	133
			b)	7	—	—	7		—	5	—	—	5	-
	Wessely a. d. M.		a)	406	—	177	406	-	177	306	—	199	306	165
			b)	7	—	—	7	—	—	5	—	-	5	

*) Die Frachtsätze sub 1—10 finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Die Frachtsätze ad 1 und 4 gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die Transporte nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit neuen Frachtbriefen mit anderen Stückgütern als Sammelladungen nach ausländischen Stationen weiter befördert werden. Zur Erlangung dieser Begünstigung sind jedoch bis Ende März 1897 hinsichtlich des Transportes bis Bodenbach, resp. Tetschen die Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, und hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen bis zur Zielstation die Duplicat-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen. Die Frachtsätze ad 11 finden nur dann im Kartirungswege Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhaven, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Werden jedoch die Transporte nur nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit aufgegeben und in Bodenbach oder Tetschen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhaven, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen reexpedirt, so erfolgt die Anwendung der ad 11 bezeichneten Frachtsätze im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. und der Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. Die unter 11 bezifferten Frachtsätze gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die fraglichen Transporte ab Bodenbach oder Tetschen per Bahn bis Mannheim, resp. zu den Rhein/Main-Umschlagsplätzen und ab dort n a c h w e i s l i c h per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden. Die bedungenen Documente sind spätestens Ende März 1897 vorzulegen. Die sub 11 bezifferten, bezw. die im Elbeumschlagstarife für Oesterreich auf Seite 184 im Ausnahmetarife Nr. 10 (im Rückvergütungswege) enthaltenen Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze gelten ferners bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1896 im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbeumschlagsplätzen aufgelieferten Möbelsendungen n a c h w e i s l i c h theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Bremen, Bremerhaven, Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein/Main-Umschlagsplätzen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2501	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Bellus Brunocz Dubnicz Felsö-Szrnye Illava Melsics Nagy Bicse-Predmér Nemsova Puchó-Kocskócz Tepla-Trencsén-Teplitz Trencsén-Isztebnik Vág-Besztercze Vág-Ujhely	Bisenz-Pisek transit, Rohatetz	**Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen.** Die nebenstehende Refactie von 3·6 Hellern wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directe Frachtsätze Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1896	Verschieden	Verschieden	3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Die Sendungen nach Bisenz-Pisek transit und Rohatetz können cumulirt werden	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
2502	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Bellus	Ungar.-Ostra	**Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen.** Die nebenstehende Refactie von 2·6 Hellern wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directe Frachtsätze Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1896	Heller: 41	38·4	2·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz					49	46·4				
				Dubnicz					35	32·4				
				Felsö-Szrnye					35	32·4				
				Illava					37	34·4				
				Melsicz					41	38·4				
				Nagy Bicse-Predmér					53	50·4				
				Nemsova					35	32·4				
				Puchó-Kocskócz					45	42·4				
				Tepla-Trencsen-Teplitz					35	32·4				
				Trencsén-Isztebnik					37	34·4				
				Vág-Besztercze					49	46·4				
				Vág-Ujhely					45	42·4				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2503	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Bellus	Ungar.-Hradisch transit	**Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen.** Die nebenstehende Refactie von 3·6 Hellern wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directe Frachtsätze „Theil II, Heft 2" des Oesterr.-Ungar.-Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1896	Heller 45	41·4	3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz					53	49·4				
				Dubnicz					39	35·4				
				Felsö-Szrnye					39	35·4				
				Illava					41	37·4				
				Melsicz					45	41·4				
				Nagy-Bicse-Predmér					57	53·4				
				Nemsova					39	35·4				
				Puchó-Kocskócz					49	45·4				
				Tepla-Trencsén-Teplitz					39	35·4				
				Trencsén-Isztebnik					41	37·4				
				Vág-Besztercze					53	49·4				
				Vág-Ujhely					49	45·4				
2504	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Bellus	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik	**Verfrachtung von mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen.** Die nebenstehende Refactie von 3·6 Hellern wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum gewährt, wogegen für das Quantum bis zu 5000 Tonnen ein Frachtnachlass nicht zugestanden wird. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Directe Frachtsätze „Theil II, Heft 2" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1896	Heller 45	41·4	3·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Brunócz					53	49·4				
				Dubnicz					39	35·4				
				Felsö-Szrnye					39	35·4				
				Illava					41	37·4				
				Melsicz					45	41·4				
				Nagy-Bicse-Predmér					57	53·4				
				Nemsova					39	35·4				
				Puchó-Kocskócz					49	45·4				
				Tepla-Trencsén-Teplitz					39	35·4				
				Trencsén-Isztebnik					41	37·4				
				Vág-Besztercze					53	49·4				
				Vág-Ujhely					49	45·4				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2505	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Von den Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres via Montanbahn, sowie von Mähr.-Ostrau loco und von Hruschau	Mochow	200 Tonnen. Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	Kreuzer 68·1		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
					Königstadtl					67·4				
2506	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	Kralup	Königstadtl	Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Directer Tarif vom 15. October 1886	37	35	2	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
				Bubna					34·6	32·6	2			
				Kralup	Křinec				35·1	32	3·1			
				Bubna					32·7	29·6	3·1			
				Kralup	Rožďalovic				38	36	2			
				Bubna					35·6	33·6	2			
			Mineralische Kohle	Kralup	Libaň-Psinic				38·5	36·5	2			
				Bubna					36·1	34·1	2			
2507	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Presshefe als Eilgut	Strassnitz via Rohatetz—Oderberg	Csácza	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechtha tung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende Jänner 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	346 Heller		Im Kartirungswege		
2508	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk der Pos. K-2 im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893	Nikolsburg via Grussbach-Schönau	Znaim (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze		2·5 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Duplicate-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	Die Parteien haben das Abladen von den Eisenbahnwagen in Znaim durch ihre Arbeiter auf eigene Kosten zu besorgen, und müssen diesbezüglich die Frachtbriefe eine entsprechende Bestätigung enthalten

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2509	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Peček	Prag (St.E.G.), Hrabovka trans.	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	kr. 24·7	kr. 20	kr. 4·7	Im Rückvergütungswege	Original-Aufgabsrecepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
					Prag (St.E.G.), Hrabovka trans. für Stationen der k. k. österr. Staatsb. südlich von Mnichovic-Stranschic, jedoch excl. Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben				24·7	16	8·7			
2510	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes III. des Ausnahmetarifes 3 im Theil II. Heft 1. vom 1. Jänner 1896 und des Ausnahmetarifes 3 im Theil II. Heft 2. vom 1. Jänner 1896	Hronov	Preuss.-Schlesischen Stationen zwischen Halbstadt und Breslau (incl.), Königszelt u. Liegnitz, sowie Stationen zwischen Hirschberg und Neurode	Aufrechthaltung der für den Specialtarif III und die Ausnahmetarife 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandstarif	Verschieden	Verschieden	kr. 1	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1897	
				Nachod							2			
				Neustadt a. M.							2			
				Opočno							2			
2511	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wagenladungsgüter der Specialtarife: der Classen: A	Ung.-Ostra	a) Bisenz-Pisek transit b) Ung.-Hradisch transit oder vice versa	Aufgabe in vollen Wagenladungen: Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, resp. Güter giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen 5000 Tonnen.	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif, resp. Anhang zu den Localgütertarifen der St.E.G., Theil II, Heft 1 und 2	Kreuzer a 6·5 / b 7·6	a 5·5 / b 6·6	a 1·0 / b 1·0	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Ung.-Ostra: Gegen Vorlage von Consignationen, in welchen bahnämtlich bestätigt sein muss, dass die Transporte in Ung.-Ostra zur Aufgabe gebracht wurden. Bei Sendungen nach Ung.-Ostra: Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1897 einzusenden, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen in Ung.-Ostra haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			B						6·5 / 7·6	5·5 / 6·6	1·0 / 1·0			
			C						6·5 / 7·4	5·5 / 6·6	1·0 / 0·8			
			1						6·5 / 7·6	5·5 / 6·6	1·0 / 1·0			
			2 (excl. Kohle u. Coaks)						6·5 / 7·6	5·5 / 6·6	1·0 / 1·0			
			3						5·9 / —	5·5 / —	0·4 / —			
			Raffinadezucker aller Art						6·5 / 7·6	5·5 / 6·6	1·0 / 1·0			
			Kohle und Coaks						— / 6·8	— / 6·6	— / 0·2			

NB. Bei Raffinadezucker gelten die obigen Wagenladungssätze schon bei Aufgabe von 5000 kg, und finden auch dann Anwendung, wenn dieses Quantum mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert wird, die Sendungen jedoch in ein und demselben Wagen verladen werden und nach ein und derselben Richtung bestimmt sind.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2512	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mineralische Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	I. Hohenstadt transit (via B.-Trübau, für Stationen der Mähr. Grenzbahn)	Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle und Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Kohlentarif, Theil II, Heft 7, giltig vom 1. März 1888	44·7	27·0	17·7	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	
					Stefanau (via B.-Trübau) Brünn loco Schimitz Znaim (St. E. G.) loco				45·0 12·6 13·6 32·0	30·8 10·5 11·5 31·0	14·2 2·1 2·1 1·0			
					Znaim transit (für Stationen der Ö.N.W.B. und deren Anschlussbahnen				32·0	27·0	5·0			
					Grussbach-Schönau loco Grussbach-Schönau transit (für Stationen der K.F.N.B. inclus. Zellerndorf				24·0	17·0	7·0			
					Grammat-Neusiedl				36·0	26·0	10·0			
					Okřiško transit (für hinter Iglau gelegene Stationen der k. k. St. B.)				22·1	17·1	5·0			
					Okřiško loco und transit (für Stationen der Ö.N.W.B.				22·1	20·1	2·0			
					Budischau Střelic Mislitz Bisenz-Stadt Bisenz-Pisek transit				16·6 8·9 20·0 31·8 32·7	14·6 6·3 19·0 27·9 27·9	2·0 2·6 1·0 3·9 4·8			
					Ung.-Hradisch Stadt Ung.-Hradisch transit Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik)				37·1	29·6	7·5			
					Wessely a. d. M. Ung.-Ostra Austerlitz Butschowitz Schlappanitz				34·0 34·8 17·3 21·1 15·2	29·6 29·6 15·3 19·1 13·2	4·4 5·2 2·0 2·0 2·0			
					II. Brünn transit, resp. Obergerspitz transit a) für Stationen der K.F.N.B. zwischen Brünn und Lundenburg (excl. Brünn und Lundenburg), ferner für die Stationen Chirlitz-Turas und Sokolnic der früheren M.S.N.B.; b) für Lundenburg und darüber gelegene Stationen der K.F.N.B. (excl. Wien, Bisenz, Hradisch und Zellerndorf)				a) 12·6 b) 12·6	9·1 7·3	3·5 5·3			
					III. Holubitz transit (für die Stationen Rausnitz, Wischau, Eywanowitz, Nezamislitz und Kojetein, sowie für hinter Kojetein gegen Prerau und hinter Nezamislitz gegen Olmütz gelegene Stationen der früheren M.S.N.B.)				17·3	14·6	2·7			
					IV. Wien (St.E.G.) transit: a) für Sendungen welche via Wr.V.B. auf die Ö.N.W.B. oder via D.U.B. auf fremde Bahnen übergehen (mit Ausnahme von Stationen der E.W.A.). b) Für Sendungen, welche für Regiezwecke der E.W.A. und der Südbahn bestimmt sind und an die Verwaltungen dieser Bahnen adressirt sind. c) Nach Wien (St.E.G.) transit für die Stationen von Brunn—M.-Enzersdorf bis Wr.-Neustadt (excl. Vöslau und Wr.-Neustadt), ferner für Trumau und Traiskirchen der E.W.A. d) Nach Wien St.E.G.) transit (für Liesing). e) Nach Fischamend (via Götzendorf). f) Nach Bruck a. d. L. transit				a) 32·8 b) 32·8 c) 32·8 d) 32·8 e) 43·4 f) 39·0	24·0 20·5 20·5 22·3 35·4 31·0	8·8 12·3 12·3 10·5 8·0 8·0			
			Coaks		V. Prag (St.E.G.), Bubna (St.E.G.) und Lieben (St.E.G.)				50·0	41·6	8·4			
					Prag (Hrabovka) transit				kein directer Satz	39·6				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfennige					
2513	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art russischer Provenienz	Brody	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Südwestrussland vom 1. October 1894	303	234*)	69	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg, sowie der russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza, auf welchen der Reclamant als Empfänger erscheinen muss. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
				Podwołoczyska					334	248*)	86			
				Nowosielitza					366	276*)	90			
				Brody	Schönpriesen-Umschlag				298	229*)	69			
				Podwołoczyska					329	243*)	86			
				Nowosielitza					361	271*)	90			
				Brody	Dresden-Elbkai				332	263	69			
				Podwołoczyska					363	277	86			
				Nowosielitza					395	305	90			
2514	Oesterr. Nordwestbahn	Deutschbrod-Humpoletzer Localbahn	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. 6—13 des Theiles I	Ungarn (der in dem Tarife, Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes einbezogenen Stationen)	Humpoletz	Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Bestimmungen des Tarifes, Theil III, Heft 1	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Tarif, Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes			7 Kreuzer Nachlass von den im Vrdgs.-Bl. Nr. 144 vom 12. December 1895, Seite 2369, unter Ziffer 963 publicirten Sätzen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe spätestens bis Ende März 1897	
2515	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Chrast	Langenzersdorf	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	51·1	31·4	19·7	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen
				Slatinan					51·1	32·2	18·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg	per 100 kg			
									Pfennige	Pfennige	Pfennige			
2516	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, Paraffin und Paraffinschuppen	Dresden-Elbquai	Krakau loco und transit, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów (und umgekehrt)	Bei Aufgabe resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlagstarif für Galizien vom 1. Jänner 1893	341	218	123	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport vom, bezw. zum Umschlagsplatz, und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach, bezw. von Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten: dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz
				Schönpriesen-Umschlag					289	166 *)	123			
				Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz					294	171 *)	123			
2517	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte galizischer Provenienz	Bogumiłowice	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893	167	144·4 *)	22·6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements über die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1897 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten: dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg. Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die nebenstehenden tarifmässigen und zugestandenen Frachtsätze um 5 Pfennige für 100 kg. Im Verkehre mit Dresden-Elbquai sind für Mehl und Mahlproducte galizischer Provenienz die nebenstehenden tarifmässigen und zugestandenen Frachtsätze um 36 Pfennige, für Kleie um 29 Pfennige für 100 kg zu erhöhen
				Borki wielkie					304	229·4 *)	74·6			
				Bortniki					282	213·4 *)	68·6			
				Brody					289	217·4 *)	71·6			
				Bursztyn					291	218·4 *)	72·6			
				Chodorów					281	211·4 *)	69·6			
				Czernowitz					335	252·4 *)	82·6			
				Gorlice					—	163·4 *)	—			
				Hadikfálva					350	264·4 *)	85·6			
				Jaroslau					214	172·4 *)	41·6			
				Kałusz					294	220·4 *)	73·6			
				Kolomea					316	238·4 *)	77·6			
				Krakau					140	130·4 *)	9·6			
				Lemberg					259	198·4 *)	60·6			
				Neusandez					—	165·4 *)	—			
				Nizankowice					—	182·4 *)	—			
				Nowa grobła					224	178·4 *)	45·6			
				Przemysl					226	179·4 *)	46·6			
				Rawa ruska					244	189·4 *)	54·6			
				Rozwadów					215	172·4 *)	42·6			
				Rzeszów					197	162·4 *)	34·6			
				Saybusch					—	119·6 *)	—			
				Sokal					266	202·4 *)	63·6			
				Stanislau					303	226·4 *)	76·6			
				Stryj					272	206·4 *)	65·6			
				Szczerzec					268	204·4 *)	63·6			
				Tarnopol					303	226·4 *)	76·6			
				Tarnów					169	146·4 *)	22·6			
				Ustrzyki					—	189·4 *)	—			
				Zabłotów					321	241·4 *)	79·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2518	Oesterr. Nordwestbahn		Ausstellungsgüter	Wien Oe.N.W.B.	Melnik	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. August 1883	200·—	100·—	100·—	Im Kartirungswege		Diese Frachtermässigung gilt nur für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungsobjecte
					Neubidschow				205·—	102·5	102·5			
2519	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Baumaterialien, als: Steine, Ziegel, Kalk etc.	Liebau Leitmeritz Prag Oe.N.W.B. Wostroměř Oe.N.W.B.	Freiheit-Johannisbad	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. — Die Transporte müssen zum Kirchenbau in Marschendorf bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	50percentige Ermässigung der Localfrachtsätze *)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das Pfarramt in Marschendorf als Aufgeber und alleinigen Empfänger lautenden Frachtbriefe bis Ende März 1897	*) Als Minimal-Einheitssatz muss die Taxe von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer verbleiben, mindestens kommen jedoch 4 kr. pro 100 kg zur Anrechnung
									kr.	kr.	kr.			
2520	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Wien Südbahn transit	Rossitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1	115	60	55	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1897	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Časlau				111	60	51			
					Dobrowitz				130	76	54			
					Doudleb				—	76	—			
					Neubidschow				129	65	64			
					Wlkawa				128	74	54			
									kr.	kr.	kr.			
2521	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gerste und Malz	Rzikowitz	Prerau transito oder Hullein transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen von Rzikowitz müssen bis Prerau oder Hullein im Localverkehre und ab diesen Stationen auf Grund directer Tarife, und die Sendungen nach Rzikowitz bis Prerau oder Hullein auf Grund directer Tarife und ab dort im Localverkehre expedirt werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	6·2	2 2	4·—	Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, die einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Prerau transito oder Hullein transito	Rzikowitz				6·2	2·2	4·—			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2522	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Feuerfester Thon, lose oder in Säcken verpackt	Krzeszowice	Myslowitz transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	8·5 kr.	7 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2523	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oele, mineralische, in Fässern, der Pos. 0—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893 (excl. Petroleum)	Wien Nord- oder Staatsbahnhof loco	Brünn Nord- oder Staatsbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893, bezw. Localtarif der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894	55·0 kr.	47·8 kr.	7·2 kr.	Im Kartirungswege		
2524	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Roheisen	Mähr.-Ostrau	Floridsdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 42·8	kr. 38·4	kr. 4·4	Im Kartirungswege		
				Schönbrunn					42·2	38·4	3·8			
2525	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eichenholzextract	Barcs	Bregenz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der einschlägigen Normaltarife	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 132·9		Im Kartirungswege		
					St. Margarethen					134·6				
					Buchs					131·1				
				Szisek	Bregenz					142·7				
					St. Margarethen					145·2				
					Buchs					140·7 incl. Steuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2526	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben			Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen	Der Frachtnachlass von Gradec nach Stationen der Französischen Ostbahn vom Tage der mittelst Tarifnachtrages erfolgenden Einführung directer Frachtsätze für Gradec, die übrigen Frachtnachlässe ab 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896		Centimes pro 100 kg			Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) Die Nachlässe auf die directen Frachtsätze nach Buchs transit und Bregenz transit gelten nur für nachweislich nach belgischen oder südfranzösischen Stationen expedirte, bezw. für nach belgischen oder südfranzösischen Stationen adressirte Sendungen. **) Die Nachlässe auf die directen Sätze nach Konstanz gelten nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedirte, bezw. für nach belgischen Stationen adressirte Sendungen.
				Sziszek	Buchs transit und Bregenz transit mit der Bestimmung nach Belgien oder nach Südfrankreich *)			Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, vom 1. Juni 1894 (Frachtsätze der Serie II)	279	235	44			
				Gradec					273	248	25			
									Pfennige pro 100 kg					
				Sziszek	Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien **)				252	217	35			
				Gradec					247	227	20			
								Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, vom 1. Juli 1894 (Frachtsätze der Serie 2)	Francs pro Tonne = 1000 kg					
				Sziszek	den im nebenbezeichneten Tarif enthaltenen Stationen der Französischen Ostbahn				Verschieden	Verschieden	4·40			
				Gradec							2·50			
2527	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Petroleum in Fässern (aus Pos. 0—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Göding transito	Holics loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn u. der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	14 kr.	8 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		
2528	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)		Marchegg transito (für Sendungen nach Tötmegyer und den darüber hinaus gelegenen ungarischen Stationen)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. temporärer Anhang hiezu	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Hradisch					56·0	24·0	32·0			
				M.-Ostrau					75·5	44·8	30·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2529	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Salz der Pos. 8·5 des Tarif-Theiles I	Hallein	Neratovic	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 t.** Aufgabe in vollen Wagenladungen	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarife	1·90·6	1·88	2·[illegible]	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind	Hiedurch tritt die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 21. November 1895, Nr. 135, für „Salz" ab Hallein und Ebensee nach Neratovic publicirte Frachtermässigung mit 31. December d. J. ausser Kraft
				Ebensee					1·74·[illegible]	1·72	2·6			
2530	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Kohle und Coaks	Staab	Bischofshofen	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	53 kr.	50 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
2531	**K.k.St.B.**		**Berichtigung.** In der im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 14. December 1895 sub Pos. 2365 enthaltenen Publication hat es in der Rubrik: „nach" anstatt: „Eisenstein loco und" und: „Passau" richtig zu lauten: „Eisenstein" und: „Passau loco und". Ferner ist in derselben Publication in der Rubrik: „Bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen" nach dem Worte „Bezuges" einzuschalten: „von". Endlich ist in der Rubrik: „Besondere Bemerkungen" folgender Zusatz anzuführen: „Für Sendungen von Petroleum-Naphtha, (Benzin, aus Petroleum destillirt) werden unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die um 10 Percent erhöhten Frachtsätze eingehoben".												
2532	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Bruchsteine und Schotter aus der Pos. 8·58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gross-Latein	Přikas	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 9·4	4·7	4·7	Im Kartirungswege		
				Drahanowitz					8·0	4·3	3·7			
				Namiescht					7·1	4·0	3·1			
				Džbell-Jessenetz	Prossnitz trans.				8·0	6·4	1·6			
				Konitz					7·0	6·0	1·0			
2533	**Eisenbahn Wien-Aspang**	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz der Pos. H-20 des Tarifes Theil I	Detrekö-Csütörtök	Wien E.W.A. loco	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1896	Zusammenstoss der Tarife des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes Theil II, Heft 4, und des Wr. Verbindungsbahntarifes	28·0	24·5	3·5	Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2534	Buschtěhrader Eisenbahn		Holzstoff in nassem Zustande	Schlackenwerth	Prag (Sandthor)	1. Auflieferung eines Minimalquantums von 400 t (à 1000 kg). 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der übrigen für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I–V	31·3	27·5	3·8	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1897; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Eger (B.E.B.) loco		1. Auflieferung eines Minimalquantums von 200 t (à 1000 kg).			38·0	35·0	3·0		Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1897; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	
			Holzstoff und Holzzellstoff in nassem Zustande	Chodau		1. Auflieferung eines Minimalquantums von 400 t (à 1000 kg).			34·5	29·0	5·5			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
1	Nr. 135 21. November 1895	1907	K. k. Staatsbahnen und Böhm. Nordbahn	Salz der Pos. 8 5 des Tarif-Theiles I	Ebensee und Hallein	Neratovic	1. Jänner 1896	Ermässigung in der gleichen Relation im vorliegenden Blatte erneuert veröffentlicht

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 150. Wien, 28. December 1895. VIII. Jahrgang.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die Forderung auf Entschädigung wegen einer bei einem Bahnunfalle erlittenen Verletzung verjährt nach Ablauf von drei Jahren vom Tage des eingetretenen Unfalles ab. Diese Verjährung wird nur durch die Anstrengung der Entschädigungsklage beim Civilgerichte, nicht aber durch die Anzeige der erlittenen Verletzung bei der strafgerichtlichen Verhandlung über den betreffenden Bahnunfall unterbrochen.

Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen wurde in Folge eines vor neun Jahren geschehenen Zusammenstosses ihrer Züge von einem Reisenden auf Entschädigung der Heilungskosten unter dem Vorbringen geklagt, dass er sich auf einem dieser Züge befunden und eine innerliche Verletzung erlitten habe.

Der Kläger begründete diese Forderung damit, dass er bei der wegen dieses Unfalles eingeleiteten strafgerichtlichen Verhandlung, wie auch actenmässig constatirt wurde, ausgesagt habe, er glaube, in Folge des in Rede stehenden Zusammenstosses eine innerliche Verletzung erlitten zu haben, was auch von dem kurze Zeit nach dem Unfalle und später wiederholt aufgenommenen ärztlichen Befunden bestätigt wurde, wovon er auch die genannte Direction unter Vorbehalt seines Entschädigungsanspruches verständigte.

Alle drei Instanzen (die königl. Curie mit Entscheidung vom 5. October 1895, Z. 2483) wiesen die Entschädigungsklage aus folgenden Gründen ab: Gemäss § 9 des G.-A XVIII ex 1874 (Eisenbahn-Unfallsgesetz) verjähren Entschädigungsansprüche gegen Eisenbahnen wegen eines bei ihrem Betriebe entstandenen Unfalles, resp. wegen einer bei demselben erlittenen Verletzung nach Ablauf von drei Jahren, vom Tage des eingetretenen Unfalles ab. Der Kläger hat nicht sofort nach dem Zusammenstoss einen ärztlichen Befund über seine angebliche Verletzung aufnehmen lassen, und die später aufgenommenen Befunde beweisen auch nicht den Causalzusammenhang zwischen der damaligen angeblichen Verletzung mit seiner gegenwärtig ärztlich constatirten Kränklichkeit. Weder seine strafgerichtliche Anzeige, noch sein bei der Bahndirection vorbehaltener Entschädigungsanspruch, sondern nur eine hierauf innerhalb der Verjährungsfrist gerichtete Civilklage konnten die nunmehr längst eingetretene Verjährung unterbrechen.

Die Rückerstattung einer mehrgezahlten Fracht kann nur von derjenigen Bahnunternehmung verlangt werden, welche die Frachtgebühr wirklich eingehoben hat.

Der Aufgeber einer von Jagodina (Serbien) nach Wien transportirten Sendung Borstenvieh belangte die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen wegen Rückerstattung der mehrgezahlten Frachtgebühr, welche Mehrzahlung von den Sachverständigen bestätigt wurde.

Die erste Instanz gab diesem Begehren unter Verurtheilung der genannten Direction in die Gerichtskosten statt, weil ihre Einwendung, dass nicht sie, sondern die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft den fraglichen Frachtbetrag eingehoben hat, gegenüber der aus dem § 412 des ungar. Handelsgesetzes (entspricht dem Art. 410 des Allgem. d. H.-Gb.) sich ergebenden Analogie, wonach eine solidarische Verpflichtung aller derjenigen Frachtführer eintritt, durch deren Hände das Gut geht, unberücksichtigt bleiben muss, daher der Kläger auch die Zwischenbahn in Anspruch nehmen konnte.

Die königl. Tafel in Budapest wies dagegen den Kläger unter Verfällung in die Kosten deshalb ab, weil die irrthümliche Berechnung der Fracht nicht von Seiten der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sondern von der serbischen Aufgabs- oder österreichischen Abgabsbahn geschehen ist, daher es unbillig wäre, die genannte Zwischenbahn für diesen Irrthum verantwortlich zu machen und sie zur Rückerstattung eines von ihr gar nicht empfangenen Mehrbetrages zu verhalten.

Dieses Urtheil wurde von der königl. Curie mit Entscheidung vom 11. October 1895, Z. 1038, aus dessen Motiven und aus dem weiteren Grunde bestätigt, dass, wenn die geklagte Direction in der Einrede die Activlegitimation des Klägers auch nicht bestritten hätte, sich dieser Umstand doch aus seinen eigenen Anführungen von selbst ergibt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Linie Aussig—Komotau: Bauliche Herstellungen in Aussig.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 11. September durchgeführten politischen Begehung wurde behufs Beseitigung der bei der Bielabrücke in Aussig bestehenden Uebelstände die Herstellung eines Gehsteges zur unmittelbaren Verbindung der Bielabrücke mit der Zufahrtsstrasse zur Oesterr. Nordwestbahn, ferner die Herstellung einer Durchfahrt mittelst Ueberwölbung des Kleischbaches in km 1·1/2 und einer Communication für Fussgänger im Objecte km 1·7/8 genehmigt.
[25. November, Z. 60.094.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Bauliche Herstellung in Röhrsdorf.) Die Aufstellung einer neuen Brückenwaage in der Station Röhrsdorf wurde genehmigt.
[23. November, Z. 68.583.]

— (Rampenverlegung nächst Jungbunzlau.) Die in km 0·4/5 der Schleppbahn zur Spiritusfabrik der Firma Ig. Lederer in Jungbunzlau bestehende Rampe wird nach km 0·388 verlegt. [22. November, Z. 68.273.]

— (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Geleiseerweiterung in Bodenbach: In der Station Bodenbach werden die Geleise nächst der Locomotivremise erweitert und entsprechend umgestaltet. [29. November, Z. 69.766.]

Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Graz hinsichtlich des vom steiermärkischen Landesausschusse vorgelegten Detailprojectes der normalspurigen Eisenbahn von Zeltweg nach Wolfsberg die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung auf den 7. Jänner 1896 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung, insoferne die kärntische Theilstrecke in Betracht kommt, wurde der k. k. Ministerial-Vicesecretär Franz X. Mayrhofer v. Grünbühel betraut.
[G.-I.-Z. 24.051.]

Projectirte Localbahn Laibach—Ober-Laibach. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das Ergebniss der am 24. October durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von Laibach (Bresoviz) nach Ober-Laibach hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 66.020.]

Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen. (Personenbahnhof in Salzburg.) Das k. k. Handelsministerium hat das von der Bauunternehmung Leo Arnoldi vorgelegte Project des Personenbahnhofes in Salzburg der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen und der hiemit im Zusammenhange stehenden Umgestaltungen der Geleise der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft genehmigt und an die k. k. Landesregierung in Salzburg zur Abhaltung der Localcommission übermittelt.
[H.-M.-Z. 69.107.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate November 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1459	16.984	6.015	24.458	41	171	37	249	1·9	188	13	209	.	1	.	.	2	1	6
Nordöstliche Linien	240	3.512	4.177	7.929	5	54	68	127	1·6	67	2	128	1	.	.	.	2	2	4
Dalmatiner Staatsbahn	.	264	.	264	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	590	240	890	1	7	12	20	2·2	21	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1	420	330	751	.	4	.	4	0·5	4	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.050	810	2.040	2	4	.	6	0·2	9	3	10	.	.	.	.	.	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	120	360	1.530	2.010	3	6	2	11	0·5	6	5	7	.	3	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	396	704	1.100	.	14	.	14	1·2	7	.	8	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	180	390	.	6	2	8	2·0	6	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	520	4.395	4.218	9.133	27	46	3	76	0·8	69	2	19	6	.	1	.	4	.	7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	60	480	.	540	.	1	.	1	0·1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	361	4.520	480	5.361	13	11	.	24	0·4	26	.	6	.	.	.	.	.	.	10
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	510	4.915	3.210	8.635	37	83	23	143	1·6	117	5	119	.	.	.	4	2	3	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	240	40	280	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	686	4 868	690	6.244	15	63	4	82	1 3	70	10	25	.	4	.	.	.	.	6
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.420	210	1.630	.	2	.	2	0·1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	180	270	450	.	.	8	8	1·7	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	32	1.308	.	1.340	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4229	46.292	23.164	73.685	114	473	159	776	.	594	40	547	7	8	1	4	10	6	41

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
4. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·1 „
5. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·1 „
6. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·2 „
7. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·4 „
8. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·4 „
9. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·5 „
10. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 0·5 „
11. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 0·8 pCt.
12. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 1·0 „
13. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 1·2 „
14. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·3 „
15. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 1·6 „
16. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 1·6 „
17. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·7 „
18. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 2·0 „
19. Istrianer Staatsbahn . . . . 2·2 „

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monat October.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat October ergibt für die 60 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 39.356·63 km, Folgendes:

Im Monat October betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 31,378.335 Mk. oder 1,948.763 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 814 Mk. oder 4·36 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 85,898.319 Mk. oder 3,953.891 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2191 Mk. oder 2·57 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende October betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 209,769.888 Mk. oder 15,911.195 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6604 Mk. oder 6·22 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 441,675.988 Mk. oder 16,234.591 Mk. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 13.670 Mk. oder 1·91 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 58,090.469 Mk. oder 2,213.171 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9044 Mk. oder 2·92 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 106,536.368 Mk. oder 6,071.256 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 16.336 Mk. oder 4·71 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Württemberg. (Eisenbahn-Zeitkarten.) Am 1. December sind — wie die „Ztg. d. V. D. E.-V." berichtet — in den Bestimmungen über die Benutzung der Eisenbahn mit Abonnements-(Zeit-)Karten wesentliche Aenderungen eingetreten. Die Aenderungen bezwecken einerseits eine Vereinfachung in der Ausgabe von allgemeinen Zeitkarten für bestimmte Bahnstrecken, andererseits eine Taxermässigung für allgemeine Zeitkarten sowohl, als für Schülerzeitkarten.

Was den ersteren Punkt anbelangt, so ist hervorzuheben, dass allgemeine Zeitkarten künftig nur noch für den Zeitraum eines Monats (giltig je vom Ersten bis Letzten des betreffenden Monats) ausgegeben werden; es entfällt also die bisherige Ausstellung solcher Karten auf die Zeit von 2 bis 12 Monaten und der Beginn ihrer Giltigkeit von einem beliebigen Tage des Monats an.

Das neue Verfahren ermöglicht, dass die Zeitkarten — jetzt Monatskarten benannt — für die Folge ganz wie die gewöhnlichen Fahrkarten zu jeder Zeit am Schalter gelöst werden können; die Monatskarte ist vor ihrer erstmaligen Benutzung lediglich von dem Abonnenten an der hiefür vorgesehenen Stelle mit der Namensunterschrift zu versehen. Dies ist die einzige Förmlichkeit, auf die deshalb nicht verzichtet werden kann, weil die Monatskarte, gleichwie die bisherige Zeitkarte, nur für die auf der Karte namhaft gemachte Person gilt. Die Cautionshinterlegung kommt in Wegfall, ebenso für gewöhnlich die Vorausbestellung; der letzteren bedarf es nur noch in den wenigen Fällen, wo Strecken in Betracht kommen, die ganz selten im Abonnement befahren werden und für welche daher fertige (vorgedruckte) Monatskarten am Schalter nicht aufgelegt sind; für solche Fälle ist jedoch Vorkehr dahin getroffen, dass die Monatskarte ohne weiteren Verzug, in der Regel binnen 24 Stunden, durch den Besteller am Fahrkartenschalter in Empfang genommen werden kann. Wenn hienach die seitherige Einrichtung der Ausstellung von allgemeinen Zeitkarten von jedem beliebigen Monatstage ab, als unvereinbar mit dem Bestreben, den Bezug der Zeitkarten so einfach als möglich zu gestalten, gefallen ist, so wird auf diesen Umstand angesichts der erzielten Erleichterung in der Lösung der Monatskarten und der nachfolgend noch zu erörternden Verbilligung dieser Karten kein besonderes Gewicht zu legen sein.

Hand in Hand mit der erwähnten Vereinfachung soll eine Herabsetzung des Preises der Abonnements-(Monats-)Karten gehen. In dieser Beziehung ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die neue Einrichtung das seither festgehaltene Princip verlassen hat, wonach Abonnements für den zulässig längsten Zeitraum von 12 Monaten verhältnissmässig am billigsten waren und die Ermässigung bei kürzerer Abonnementsdauer entsprechend niedriger bemessen wurde, sodass die einmonatlichen Zeitkarten verhältnissmässig die theuersten waren. Wenn die neuen Vorschriften über die Ausgabe allgemeiner Zeitkarten für bestimmte Eisenbahnstrecken nur den Monatspreis kennen, so will damit bezweckt werden, dass auch Personen, die nicht in der Lage sind, die Fahrtaxe für ein Abonnement auf längere Dauer vorauszuzahlen und die sonach bisher auf Karten für einen Monat oder höchstens ein Vierteljahr sich angewiesen sahen, nicht ungünstiger angelegt werden sollen, als der Abonnent für 6, 9 oder 12 Monate. Der eben bezeichnete Unterschied springt in die Augen, wenn man sich vergegenwärtigt, dass nach dem bisherigen Tarif der Berechnung des Zeitkartenpreises

für 1 Monat das 30fache für 6 Monate das 135fache und
„ 3 Monate „ 75 „ „ 12 „ „ 240 „

der einfachen Taxe zwischen den betreffenden zwei Stationen zu Grunde gelegt worden ist.

Wie sich die neue Taxe der Monatskarten, die noch erheblich niedriger ist, als das Zwölftel der seitherigen Jahrestaxe, zu der dermaligen Zeitkartentaxe verhält, mögen einige Beispiele zeigen:

Die Taxe beträgt in Mark

	nach dem bisherigen Tarif		jetzt (bei Lösung von Monatskarten)	
	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
auf die Entfernung von 4 km (Stuttgart-Cannstatt)				
für 1 Monat	7·50 Mk.	4·50 Mk.	4 Mk.	2·70 Mk.
„ 3 Monate	18·80 „	11·30 „	12 „	8·10 „
„ 6 „	33 80 „	20·30 „	24 „	16·20 „
„ 12 „	60·00 „	36·00 „	48 „	32·40 „
auf die Entfernung von 14 km (Ludwigsburg-Stuttgart oder Esslingen-Stuttgart)				
für 1 Monat	22·50 Mk.	15 00 Mk.	13·50 Mk.	9 Mk
„ 3 Monate	56·30 „	37·50 „	40·50 „	27 „
„ 6 „	101·30 „	67·50 „	81·00 „	54 „
„ 12 „	180·00 „	120 00 „	162·00 „	108 „

Danach bewegt sich die Ermässigung im Rahmen von etwa 40 pCt. bei Vergleichung der Taxen für ein monatliches Abonnement bis herab zu 10 pCt. bei Gegenüberstellung der Taxen für 12 Monate.

Im Einklang mit der erörterten Taxermässigung für Monatskarten zur allgemeinen Benutzung ist auch die Taxe für Abonnements zum Schulbesuch (Schülerzeitkarten) in der Art

geändert, bezw. ermässigt worden, dass, unter Wegfall der bisherigen Cautionshinterlegung, vom 1. December an durchgängig der Monatskartenpreis die Grundlage für die Taxberechnung bildet, wobei für den Monat nur noch ein Zwölftel des Jahrespreises (also nicht mehr eine verhältnissmässig höhere Taxe) angesetzt und dieser Preis den mehrmonatlichen Schülerkarten zu Grunde gelegt wird.

Demnach kommt für die Folge bei den Schülerkarten zur Befahrung einer bestimmten Bahnstrecke in beiden Richtungen auf 1 Monat nicht mehr der 20fache, sondern nur der 13⅓fache
„ 3 Monate „ „ „ 50 „ „ „ „ 40 „
„ 6 „ „ „ „ 90 „ „ „ „ 80 „
Betrag der einfachen Fahrtaxe zur Anwendung.

Dabei wird an der Bestimmung, wonach für Schulkinder unter 10 Jahren je noch eine Ermässigung der Taxe auf die Hälfte des gewöhnlichen (oben angegebenen) Schulkartenpreises eintritt, nichts geändert, wie es auch bei der Ausstellung der Schülerkarten auf eine beliebige Anzahl von Monaten und mit Beginn von einem beliebigen Tage an sein Verbleiben hat.

Die Eisenbahn-Verwaltung war bei Gewährung der im Vorstehenden skizzirten Ermässigungen, die auch für die im Staatsbetrieb befindlichen Nebenbahnen gelten, von der Absicht geleitet, insbesondere den Nahverkehr noch weiter zu erleichtern und zu fördern, und sie darf sich wohl der Annahme zuneigen, dass die durch die Massnahme zu erhoffende weitere Steigerung dieses Verkehrs mit der Zeit einen Ausgleich für den zunächst zu gewärtigenden Einnahmeausfall bieten wird.

Zu bemerken ist noch, dass ähnliche Vorschriften unlängst auch für das Gebiet der Preussischen Staatsbahnen und der Elsass-Lothringischen Reichseisenbahnen zur Einführung gelangt sind und dass die auf Grund der bisherigen Bestimmungen ausgegebenen Zeitkarten ohne weiteres bis zu ihrem Ablauf fortbenutzt werden können, wenn die Inhaber nicht vorziehen sollten, die Zeitkarte gegen Erstattung des Preises für die Restdauer zurückzugeben.

Italien. (Simplon-Bahn.) Am 25. November hat in Bern der Abschluss des schweizerisch-italienischen Uebereinkommens rücksichtlich des Simplon-Unternehmens stattgefunden. Die noch schwebenden zollämtlichen Fragen werden erst zu einem späteren Zeitpunkte geregelt werden. Es unterzeichneten für die Eidgenossenschaft der Präsident derselben, Zemp, der Vicepräsident Lachenal und der Rath Frey; Namens der italienischen Regierung der Gesandte Peiroleri und Forrucci vom Ministerium für öffentliche Arbeiten. Das Uebereinkommen besteht aus 27 Artikeln. Dasselbe setzt fest, dass sowohl Italien, als auch die Schweiz sich verpflichten, jedes auf seinem Territorium, der Gesellschaft Jura-Simplon die Concession zur Bauausführung zu ertheilen. Die Linie ist in acht Jahren, vom Zeitpunkte der Ratificirung des Uebereinkommens angefangen, fertigzustellen. Die Ermächtigung zur Inangriffnahme der Arbeiten wird der Gesellschaft Jura-Simplon erst in dem Augenblicke ertheilt, wenn dieselbe sich über die nothwendigen Mittel zur Ausführung des Baues ausgewiesen haben wird. Der Artikel 12 lautet: „Der Eidgenossenschaftsrath verpflichtet sich, der Simplon-Bahn eine Subvention von 4·5 Millionen Francs zu Gunsten einer die Alpen durchquerenden, bis zum Osten des Gotthards führenden Eisenbahn zu gewähren.“ Die italienische Regierung hingegen verpflichtet sich ihrerseits, der Gesellschaft Jura-Simplon eine jährliche Subvention von 60.000 L. von der Eröffnung des grossen Tunnels angefangen für die ganze Dauer der Concession auszubezahlen. Die Gesellschaft Jura-Simplon trachtet indessen, 10·5 Millionen Francs von den betheiligten Cantonen, Gemeinden etc. der Schweiz und 4 Millionen Lire von den betheiligten italienischen Provinzen, Communen etc. zu erlangen. Die Ratificirung des Uebereinkommens findet in Bern statt.

— (Linie Avezzano—Roccasecca.) Am 10. October wurde, wie schon erwähnt, die 12·88 km lange Strecke Sora—Balsorano dem Betriebe übergeben, mit dem letztgenannten Bahnhof für vollen Verkehr. Die grösste Steigung beträgt 0·97 Percent und der kleinste Krümmungshalbmesser 300 m. Die zum Mittelmeernetz gehörige Strecke führt fast fortlaufend abwärts und übersetzt während ihres Laufes zweimal den Lirifluss vermittelst Brücken mit eisernem Oberbau von je 30 m Spannung. Sonstige bedeutendere Kunstbauten sind nicht vorhanden, dagegen fünf Tunnels von 349, 113, 136, 46 und 587 m Länge. Die neue Strecke untersteht bezüglich des Verkehrs und Betriebes dem Oberinspectorate Rom, für Bahnerhaltung dem 16. Baukreise für Zugförderung der Abtheilung für Rom und bezüglich der staatlichen Ueberwachung dem Kreise Rom.

— (Localbahn Tortona-Castelnuovo-Scrivia.) Am 7. October fand die landespolizeiliche Prüfung dieser 8·8 km langen Linie statt, welche in Tortona Anschluss an die Linie Tortona—Veghera, in der Mitte auf 4·4 km eine kleine Personenhaltestelle für die Ortschaft Ova und in Castelnuovo einen Bahnhof für vollen Verkehr hat. Den Betrieb führt der Concessionär der Tramway Tortona-Monreale, für welche in Tortona auch eine Ueberladestelle leicht zu schaffen war, da die Tramway vollspurig ist. Am 20. October fand die feierliche Einweihung, am 21. October die Betriebseröffnung statt.

(Mittelmeerbahn: Anschaffung von rollendem Materiale.) Die Regierung hat angesichts der kilometrischen Ausdehnung der Linien, welche bereits dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind und bis 30. Juni 1897 noch werden übergeben werden, der Gesellschaft der Mittelmeerbahn 1 Million Lire zur Beschaffung von rollendem Materiale zur Verfügung gestellt.

— (Approximative Einnahmen der Mittelmeerbahn.) In den ersten fünf Monaten des laufenden Betriebsjahres erzielte die Mittelmeerbahn eine approximative Einnahme von 55,131.163·91 L., von welchem Betrage 52,862.344·62 L. auf das Haupt- und 2,268.819·29 L. auf das Secundärnetz entfallen. In derselben Zeitperiode des Vorjahres betrug die Einnahme 52,958.232·74 L., und zwar 50,665.128·31 L. für das Haupt- und 2,293,104·43 L. für das Secundärnetz. Es ist mithin eine Zunahme um 2,172.931·17 L. zu verzeichnen.

— (Rollendes Materiale der Adriatischen Eisenbahn.) Der Stand des rollenden Materiales der Adriatischen Eisenbahn war am 30. September folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern . . .	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern . .	418	8	426
Mit sechs gekuppelten Rädern .	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern . .	111	—	111
Tenderlocomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern . .	11	1	12
Mit sechs gekuppelten Rädern .	79	—	79
Verschiebemaschinen	11	—	11
Belpaire-Wagen	2	—	2
Zusammen . . .	1.105	9	1.114
II. Personenwagen (Für den Normalbetrieb):			
Luxus-, Salon- und Breakwagen .	51	2	53
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Gemische I. und II. Classe . . .	511	—	511
Wagen III. Classe	1.459	60	1.519
Gemischte II. und III. Classe . .	7	—	7
Gemischte I., II. und III. Classe .	—	—	—
Wagen IV. Classe	10	—	10
Wagen II. und III. Classe mit Postabtheilung	73	—	73
(Für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	7	—	7
Wagen II. Classe	7	—	7
Gemischte I. und II. Classe . .	16	—	16
Gemischte I., II. und III. Classe	16	—	16
Wagen III. Classe	174	—	174
Zusammen . . .	3.174	62	3.236
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	611	—	611
Mit Postabtheilung	54	8	62
Zusammen . . .	665	8	673
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	93	—	93
Für Kleinvieh	120	—	120
Gedeckte, für Frachten und Vieh	11.521	74	11.595
Offene hochbordige	4.207	150	4.357
„ niederbordige	2.703	79	2.782
„ mit zerlegbarem Bord . .	875	—	875
Bordlose	172	—	172
Cisternenwagen	257	—	257
Schotterwagen	506	—	506
Schneepflüge	27	—	27
Tunnelwagen	5	—	5
Diverse	89	—	89
Zusammen . . .	20.575	303	20.878

— (Linie Orbetello—Porto-Santo-Stefano.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das von dem Ingenieur Ciriaco Baschieri-Salvadori aufgestellte Project für eine Eisenbahn von der Station Orbetello nach Porto-Santo-Stefano genehmigt.

Russland. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes.) Nach den letzten Angaben des Ministeriums der Verkehrsanstalten beträgt die Gesammtausdehnung des russischen Eisenbahnnetzes gegenwärtig 32 916 Werst, wovon 21.715 Werst oder fast 66 pCt. dem Staate gehören. Ausserdem ist auf den Hauptlinien, die sich durch besonders lebhaften Verkehr auszeichnen, ein zweites Geleise gelegt worden, das eine Gesammtausdehnung von 7335 Werst hat. Ausserdem ist eine ganze Reihe neuer Eisenbahnlinien im Bau begriffen. So werden für Rechnung des Staates und unmittelbar von der Staatsverwaltung folgende Linien gebaut:

a) an der Eisenbahn Moskau-Kursk zwei Strecken von Ssergiewo bis Penkowo und von der Station Sserpuchow bis zur Stadt in einer Ausdehnung von mehr als 20 Werst;
b) an der Kursk-Charkow-Asowbahn die Strecke von Belgorod bis Woltschansk (42 Werst);
c) an der Eisenbahn Charkow-Nikolajew die Strecke von Poltawa bis Karlowka (41 Werst);
d) an der Linie Riga—Orel die Zweigbahn von der Station Riga zum Elevator (9 Werst);
e) an der Narewbahn zwei Strecken von Ostrolenko bis Tluschtscha und von Tluschtscha bis Piljawy, mit einer Gesammtausdehnung von mehr als 122 Werst;
f) an den Südwestbahnen zwei Strecken von Belsk bis Gainowki und von Kamenizy bis Kremenez (57 Werst);
g) an der Katharinenbahn die Zweigbahn von der Station Rokowataja zum Kalatschewski-Erzlager (etwa 3 Werst);
h) die neue Bahn von Perm über Wjatka nach Kotlas (935 Werst);
i) an der Transkaukasischen Bahn die Strecke von Tiflis bis Kars etwa (283 Werst);
j) die Fortsetzung der Transkaspibahn von Ssamarkand bis Andishan (über 516 Werst) und endlich
k) an der Sibirischen Eisenbahn folgende Linien:
   1. an der Transbaikalischen die Strecke von Myssowaja bis Stretensk (etwa 1057 Werst);
   2. an der Westsibirischen Bahn vier Strecken: von Jekaterinburg bis Tscheljabinsk (227 Werst), von Tscheljabinsk bis Omsk (843 Werst), von Omsk bis zum Ob (479 Werst) und eine Zweigbahn bis zur Anfahrt am Irtysch (4 Werst);
   3. an der Mittelsibirischen Bahn drei Strecken: vom Ob über Krasnojarsk nach Irkutsk (1·723 Werst), eine Zweigbahn zur Anfahrt am Ob (2 Werst) und eine Zweigbahn zur Anfahrt am Jenissei (2 Werst);
   4. an der Ussuribahn drei Strecken: von Wladiwostok bis Iman (388 Werst), von Iman bis Chabarowsk (330 Werst) und eine Zweibahn zur Anfahrt am Amur (6 Werst).

Demnach sind an der Sibirischen Bahn insgesammt über 5000 Werst im Bau begriffen, und überhaupt werden vom Staate 7089 Werst neuer Eisenbahnen gebaut. Zu gleicher Zeit werden von Eisenbahngesellschaften folgende neue Linien erbaut:

a) an der Wladikawkasbahn drei Strecken: von Tichorezkaja bis Wolshskaja (505 Werst), von Kawkasskaja bis Nowotroizkaja (79 Werst) und von Nowotroizkaja bis Stawropol (64 Werst);
b) an der Eisenbahn Moskau-Kiew-Woronesh zwei Strecken: von Lgow bis Brjansk (198 Werst) und von Woroshba bis Sseredinnaja Buda (schmalspurig) (721 Werst);
c) an der Moskau-Kasanbahn die Strecke von Pensa bis Rusajewki (118 Werst);
d) an der Moskau-Jarosslaw-Archangel-Eisenbahn fünf Strecken: von Mytischtsch bis Schtschelkowa ($15^1/_2$ Werst), von Wologda bis Archangel (675 Werst), von Jurjew bis Belkowo ($67^1/_2$ Werst), von Iwanowo bis Taikowo ($31^1/_2$ Werst) und über die Wolga (9 Werst);
e) an der Rjasan-Uralbahn sechs Strecken: von Atkarsk bis Balandy (72 Werst), von Karabulak bis Wolsk ($115^1/_2$ Werst), von Urbach bis Alexandrow Gai ($173^1/_2$ Werst), von Pinerowka bis Rtischtschewo (104 Werst) und von Sserdobsk bis Pensa (103 Werst); ausserdem verschiedene Verbindungs- und Zufuhrbahnen in einer Ausdehnung von mehr als 30 Werst;
f) an den Südostbahnen drei Strecken: von Balaschow bis Charkow (617 Werst), von Kupjansk bis Lissitschansk (119 Werst) und von Talowaja bis Kalatsch (91 Werst) und ausserdem 9 Werst Zufuhrbahnen und
g) von der ersten Gesellschaft der Zufuhrbahnen werden folgende Strecken gebaut: von Swenzjany bis Glubokoje (118 Werst), von Berditschew bis Shitomir (50 Werst), von Walk bis Pernau ($117^1/_2$ Werst) und die Zweigbahn nach Fellin ($43^1/_2$ Werst.

Auf Kosten von Privatgesellschaften werden demnach 3723 Werst Eisenbahnen gebaut. Hiebei muss bemerkt werden, dass viele im Bau befindliche Eisenbahnen bereits so weit fertig sind, dass sie zum zeitweiligen Betrieb eröffnet werden können. Endlich gibt es auch noch einige Eisenbahnen, zu deren Bau die Genehmigung bereits erfolgt ist. Es sind das nachfolgende:

a) an der Charkow-Nikolajewbahn die Strecke von Karpowka bis Konstantinograd (31 Werst);
b) an der Katharinenbahn von Prossjanaja bis Berdjansk (160 Werst);
c) an der Warschau-Terespoler Bahn von Lukowa bis Ljublin (85 Werst);
d) an der Eisenbahn Ssmara-Slatoust von Berdjansk bis zum Bakalski-Erzlager (58 Werst) und von Krotowka bis Ssergiewsk (88 Werst);
e) an der Transbaikalbahn von Irkutsk bis Listwenitschnaja (66 Werst) und
f) an der Mittelsibirischen Bahn die Zweigbahn nach Tomsk (82 Werst).

Ausser diesen sechs Linien ist Privatgesellschaften der Bau folgender Bahnen gestattet worden:

a) an der Wladikawkasbahn zwei Zweigbahnen nach Sheleswowodsk und Jekaterinodar (etwa 10 Werst);
b) an der Moskau-Kiew-Woroneshbahn: von Moskau bis Brjansk (365 Werst), von Marmyshi bis Liwny (60 Werst) und von Pirjatin bis zur Anfahrt am Dnjepr (86 Werst);
c) an der Moskau-Jarosslaw-Archangelbahn: von Nerechta bis Ssereda (43 Werst) und von Rybinsk bis Jarosslawl (81 Werst);
d) die Fortsetzung der Rybinsk-Eisenbahn bis Pskow (335 Werst);
e) an der Rjasan-Uralbahn von Astapowo bis Pawlez (84 Werst) und
f) an den Südostbahnen: von Jelez bis Waluiki (304 Werst) und von Grjashskaja bis Auna (82 Werst).

Die im Bau befindlichen und für den Bau genehmigten Linien haben insgesammt eine Ausdehnung von 12.830 Werst, sodass nach Beendigung derselben das russische Eisenbahnnetz eine Gesammtausdehnung von 45.750 Werst haben wird.

Die finnländischen Eisenbahnen, deren Ausdehnung etwa 2·5 Tausend Werst beträgt, sind in obiger Zusammenstellung nicht enthalten. („Ztg. d. V. D. E.-V.")

— (Einheitliche Eisenbahn- und Flusstransporttarife.) Die russische Tarifpolitik der letzten Jahre hat die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs zweifellos sehr gefördert. An Stelle der wilden Concurrenz früherer Jahre, in denen eine Bahn der anderen durch Festsetzung von Schleudertarifsätzen die Frachten entzog, hat allmälig ein einheitliches Tarifsystem unberechtigte Concurrenzbestrebungen zurückgedrängt, und an Stelle des früher üblichen Ablenkens der Güter von ihrem, nach der geographischen Lage des Productionsortes bestimmungsgemässen Absatzpunkte ist gegenwärtig den einzelnen grossen Consumtions- und Handelscentren ihr natürliches Hinterland gesichert.

Alles dieses darf gewiss und mit Recht als ein bedeutender Fortschritt betrachtet werden. Es ist daher von Interesse, zu hören, dass nunmehr auch an die Ausarbeitung eines einheitlichen Tarifes für den combinirten Eisenbahn- und Flussverkehr herangetreten werden soll. In dieser Beziehung erfahren wir, dass auf die Tagesordnung des am 1. und 12. November zusammengetretenen Congresses der Vertreter der russischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften diese wichtige Frage gesetzt worden ist. Vereinbarungen zwischen den Dampfschiffahrts-Gesellschaften und den Eisenbahnen bestehen bekanntlich schon seit langer Zeit, so dass es sich jetzt nicht darum handelt, der Materie nach etwas ganz neues zu schaffen, sondern zum grössten Theil darum, ein System für das Vorhandene zu finden, nach dem einheitlich die Tarifbildung stattzufinden hat. Dem jetzt zusammengetretenen XX. Congress ist die Aufgabe gestellt, die Tarife der wichtigsten dieser combinirten Verkehre, nämlich Moskau-Kaukasus-Transkaspien via Schwarzes Meer, Wolga und Kaspisee vollständig umzuarbeiten und sie hiebei den bestehenden Tarifen der I. und II. Eisenbahngruppe möglichst anzupassen.

Bei der grossen Bedeutung, die zur Zeit der Güterverkehr auf dem Wolgastrom hat und die die Güterbewegung allmälig auch auf anderen Wasserwegen Russlands und Sibiriens gewinnen wird, sobald nur die Vorbedingungen für einen sicheren Verkehr geschaffen sein werden, unterliegt es keinem Zweifel, dass die Wechselbeziehungen zwischen den Schienen- und Wasserwegen auch in Russland immer grössere Bedeutung gewinnen müssen,

wodurch dann auch die Arbeiten der vorbezeichneten Commission ein lebhaftes Interesse für sich in Anspruch nehmen.
(„Z. d. V. D. E.-V.")

— (Directe Personenbillets III. Classe.) Zur Zeit existiren für den internationalen directen Verkehr zwischen Moskau und Berlin, Hamburg, Dresden, Leipzig und den deutschen Curorten nur Billets I. und II. Classe. Die „Now. Wr." erfährt, dass die Frage über die Einführung directer Billets ins Ausland III. Classe bereits angeregt ist und in nächster Zeit in positivem Sinne entschieden werden wird.

— (Verkehrseröffnung von Eisenbahnlinien, Stationen und Haltestellen.) Die Rjäsan-Uralsker Eisenbahn hat folgende Neubaustrecken, welche zum grössten Theile bereits provisorisch in Betrieb gesetzt waren, für den regelmässigen Verkehr eröffnet:

1. Zweigbahnlinien von der Linie Atkarsk—Saratow—Pokrowsk—Uralsk:
 a) von Jerschow nach Nikolajewsk am 25. August,
 b) von Atkarsk, bezw. Petrowsk nach Wolsk am 27. August,
 c) von Atkarsk nach Balanda am 12. September.
2. Von Kamyschin nach Kamyschin Hafen (4 Werst) auf der Tambow—Kamyschiner Linie am 10. September.
3. Von Bogojawlensk nach Sosnowka (Zweigbahnlinie auf der Strecke Koslow—Rjaschsk) am 19. August.

Ferner hat diese Eisenbahn auf ihrer Strecke Pokrowsk—Uralsk zwischen den Stationen Nachoi und Mokrous die Haltestelle Jeruslan, zwischen den Stationen Pless und Jerschow die Haltestelle Shulidowo und zwischen den Stationen Schipowo und Peremetnaja die Haltestelle Seleniy für den zeitweiligen Frachtgutverkehr (Versandt und Empfang) eröffnet. Die Frachtberechnung erfolgt im Verkehr von diesen Haltestellen zu den Frachtsätzen der nächstvorgelegenen Station und im Verkehr nach ihnen zu denen der nächstfolgenden Station.

Des Weiteren sollen nachstehende Haltestellen mit den für dieselben festgesetzten Befugnissen dem allgemeinen Verkehre übergeben werden:

1. Die Haltestellen der Moskau-Brest-Eisenbahn: Kunzewo, Nemtschinowskij Post, Schalikowo, Tumanowo, Durowo und Prisselskaja für den Personen- und Gepäckverkehr; Alferowo für den localen Personen-, Gepäck- und für den localen und directen Güterverkehr.

2. Die Haltestellen der Moskau-Kasan-Eisenbahn: Bronnizy, Konobejewo und Nowo Kolomna für den localen und directen Personen- und Güterverkehr; Chorlowo und Aschitkowo für den localen Personen- und Gepäckverkehr und für den localen und directen Güterverkehr.

3. Die Haltestellen der Südwest-Eisenbahnen: Wassilkow und Brailow für den localen und directen Personen- und Güterverkehr; Michajlenki für den localen Personen- und Gepäckverkehr und für den localen und directen Güterverkehr.

— (Bau von Staatsbahnlinien.) Der Minister der Verkehrsanstalten ist auf seinen Antrag vom Ministercomité unterm 19./31. August beauftragt worden, den Bau nachstehender Eisenbahnlinien und Zufahrtsbahnen auf Kosten des Staates und unter dessen directer Leitung in Angriff zu nehmen:

1. Von der Station Sergijewo der Moskau-Kursk-Eisenbahn nach Penkowo, etwa 15 Werst, normaler Spurweite;
2. von der Station Berdjausch der Samara-Slatoust-Eisenbahn über die staatliche Satkinskij-Gusseisen-Schmelzhütte nach dem Bakalskij-Bergwerk, etwa 58 Werst;
3. von der Station Krotowka der Samara-Slatoust-Eisenbahn nach Sergijewsk, etwa 88 Werst, schmaler Spurweite; davon ist auf den ersten 7 Werst bis zur Timaschew'schen Zuckerfabrik ein dritter Schienenstrang zu legen, damit auch Betriebsmittel von Eisenbahnen normaler Spurweite verwendet werden können;
4. Fortsetzung der Saksagan-Zweiglinie der Ekaterinen-Eisenbahn bis zum Kolatschewskij-Bergwerk, etwa 3½ Werst, normaler Spurweite;
5. von der Station Karlowka der bereits concessionirten Linie zur Charkow-Nikolajew-Eisenbahn bis Konstantinograd, etwa 31 Werst, normaler Spurweite;
6. von der Station Serpuchow der Moskau-Kursk-Eisenbahn bis zur Stadt Serpuchow, etwa 6 Werst, normaler Spurweite;
7. von der Station Lukow der Weichselbahn und Warschau-Terespol-Eisenbahn bis zur Station Ljublin der Weichselbahn, etwa 85 Werst, normaler Spurweite;
8. von der Station Prosjanaja, bezw. Tschaplino der Ekaterinen-Eisenbahn über die Hüttenwerke bei Korsak Mogila nach Berdjansk, etwa 160 Werst, normaler Spurweite.

Den Ministern der Verkehrsanstalten und Finanzen ist der Auftrag ertheilt worden, über den Bau weiterer 1000 Werst Eisenbahnlinien untergeordneter Bedeutung und Zufahrtsbahnen Vorstudien und Erhebungen vornehmen zu lassen und in der Herbstsession des Reichsrathes Anträge über Assignirung der zum Bau unter I genannten Linien benöthigten Summen à conto des im Jahre 1895 hiezu bewilligten 10 Millionencredits zu stellen.

— (Erweiterung des Unternehmens der Kiew-Woronesch-Eisenbahn.) Das Ministercomité hat im Einvernehmen mit dem Departement der Reichsökonomie des Reichsrathes auf Grund einer von den Ministern der Verkehrsanstalten und der Finanzen eingebrachten Vorlage über die Erweiterung des Unternehmens der Kiew-Woronesch-Eisenbahn-Gesellschaft unterm 4./16. October verfügt:

I. Die Liwny-Staatseisenbahn ist der Kiew-Woronesch-Eisenbahn-Gesellschaft in Pacht zu übergeben.

II. Der genannten Eisenbahn-Gesellschaft ist der Bau zu übertragen:

1. von normalspurigen Eisenbahnen:
 a) von der Station Brjansk der Lgow-Brjansk-Linie über Suchinitschi-Kaluga-Malojaroslawez nach Moskau nebst den im Project des Nachtrages III zur Concessionsurkunde vorgesehenen Zweiglinien, und
 b) von der Station Marmyschi der Kiew-Woronesch-Linie nach der Station Liwny der Liwny-Eisenbahn unter gleichzeitigem Umbau der letztgenannten Bahn in eine normalspurige Eisenbahn;
2. einer schmalspurigen Zweiglinie von der Station Pirjatin bis zum linksuferigen Landungsplatze Krasnoje am Dnjepr.

III. Die Liwny-Staatseisenbahn ist aus dem Pachtverhältnisse mit der Südost-Eisenbahn-Gesellschaft auszulösen und letztere von der Verpflichtung zu entheben, für die genannte Staatseisenbahn den Pachtbetrag von 100.000 Rubel pro Jahr der Regierung zu entrichten.

IV. Die Kiew-Woronesch-Eisenbahn-Gesellschaft hat künftighin den Namen „Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn-Gesellschaft" zu führen.
[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CCXLIII. Stückes.) Das am 23. December herausgegebene CCXLIII. Stück enthält unter

Nr. 1723: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 20. December 1895, Z. 36.994, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Debreczin in Ungarn nach der Stadt Graz in Steiermark.

Nr. 1724: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 20. December 1895, Z. 14.946, betreffend die vom kgl. ungarischen Ackerbauministerium untern 19. December 1895, Z. 99.830, verfügte Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Lande Salzburg nach Ungarn.

Nr. 1725: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 18. December 1895, Z. 14.925, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus dem Herzogthume Salzburg nach Bayern.

Nr. 1726: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 21. December 1895, Z. 115.279, betreffend die Bekanntgabe der in Galizien mit Maul- und Klauenseuche verseuchten und der wegen Schweinepest gesperrten Gebiete.

Nr. 1727: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 20. December 1895, Z. 202.315, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schlachtvieh und Schlachtschweinen aus mehreren Gebieten in Galizien nach Böhmen.

— (Inhalt des CCXLIV. Stückes.) Das am 24. December herausgegebene CCXLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1728: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. December 1895, Z. 122.907, betreffend die Behebung der Beschränkung des Verkehres mit lebenden Schweinen im politischen Bezirke Bruck a. d. Leitha.

Nr. 1729: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 19. December 1895, Z. 21.428, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus den rumänischen Districte Gorjiu in die Bukowina.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Unterperfuss für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 1. Jänner 1896 wird die auf der Linie Innsbruck—Feldkirch zwischen den Stationen Kematen und Zirl in km 12·0/2 beim Wächterhaus Nr. 7 gelegene Haltestelle Unterperfuss für den Personen- und Gepäcksverkehr, letzteren im Nachzahlungswege, eröffnet werden.

Wien, am 21. December 1895. [1030]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Rożanka für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 1. Jänner 1896 wird die auf der Linie Lemberg—Ławoczne zwischen den Stationen Tuchla und Sławsko in km 134·2 gelegene Haltestelle Rożanka für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Wien, am 24. December 1895. [1031]

Oesterreichisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes sammt Antheilsübersicht.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1896 gelangt für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehre zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. rumänischen Eisenbahnen andererseits über Suczawa ein neuer Tarif sammt Antheilsübersicht zur Einführung, welcher geänderte Fahrpreise enthält.

Hiedurch wird der bisherige Tarif sammt Antheilsübersicht für den vorgenannten Verkehr vom 1. Mai 1892 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I und II aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sammt Antheilsübersicht sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 15 kr., bezw. 35 Cts. erhältlich.

Wien, am 22. December 1895. [1032]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverkehr.

Reexpeditionsbegünstigung für Holztransporte in Villach.

Die Frachtsätze des Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafentarifes für Holz im Verkehre von Stationen der Strecke Rottenmann—St. Ruprecht incl. nach Triest-S. Andrea, Triest-Freihafen k. k. St.B. und Triest S.B. werden ab 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 im Rückvergütungswege angewendet, wenn die Sendungen in Villach k. k. Staatsbahnen oder in Villach Südbahn reexpedirt werden.

Die Reexpedition der im Jahre 1896 nach den erwähnten Reexpeditionsstellen gebrachten Holztransporte ist bis Ende April 1897 zulässig.

Für die in Villach Südbahn zur Reexpedition gelangenden und nach Triest bestimmten Holztransporte wird eine Manipulationsgebühr von ö. W. fl. 2·50 per Wagen berechnet, wenn das Auf- und Abladen die Partei bewirkt; erfolgt das Auf- und Abladen durch Bahnorgane, so wird eine Manipulationsgebühr von ö. W. fl. 6·50 per Wagen eingehoben.

Diese Manipulationsgebühren werden bei der Refactie-Liquidirung in Abzug gebracht.

Die bezüglichen Reexpeditionsbedingungen liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Villach zur Einsicht auf.

Wien, am 26. December 1895. [1033]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Schlafwagenverkehr Wien—Berlin.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 21. December 1896 unter Z. 1021 erschienene Kundmachung über den Schlafwagenverkehr Wien—Berlin wird, wie folgt, berichtigt:

In der dritten Zeile soll es statt „neun Schlafwagen“ richtig heissen „neue Schlafwagen“. Ferner beträgt der Preis eines Schlafplatzes II. Classe in der Strecke Wien—Berlin nicht Mark 10·50, sondern Mark **9·50** und ein solcher I. Classe in der Strecke Wien—Dresden nicht Mark 9·50, sondern Mark **10·50.**

Wien, am 23. December 1895. [1034]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Berichtigung des vom 1. Jänner 1896 giltigen Nachtrages III zum Verbandsgütertarif Theil II, Heft 1.

Die in dem in rubro bezeichneten Nachtrage auf den Seiten 4 bis 8 für Tannwald R.G.T.E. vorgesehenen Frachtsätze gelten auch für Tannwald S.N.V.B.

Wien, am 27. December 1895. [1035]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Verkehr des Ostende—Triest-Expresszuges.

Der Ostende—Triest-Expresszug, dessen Einführung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 137 vom 26. November 1895 publicirt wurde, wird vom 31. December 1895 angefangen von Wien (Westbahnhof) nach Triest nicht mehr am Montag, sondern am Dienstag verkehren. Von Triest wird der Zug wie bisher am Mittwoch, jedoch anstatt um 6 Uhr erst um 8 Uhr Abends abgehen.

Die diesfällige Kundmachung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 149 vom 24. December 1895, Seite 2518, wird hiemit aufgehoben.

Wien, am 24. December 1895. [1036]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Schweizerischer Getreide-Ausnahmetarif (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. October 1894. Mit 9. December 1895 traten nachstehende Ausnahmefrachtsätze für Getreide u. s. w. nach Lindau transit in Kraft.

Reexpeditionsgruppe	Entfernungen bis Lindau km	Nach Lindau tr. von	Centimes für 100 kg a	b
A	457	Helmbrechts	183	
A	452	Kirchenlamitz	175	
A	417	Neusorg	165	
A	221	Sauerlach	86	
A	124	Türkheim-Wörishofen	60	
A	425	Unter-Steinach . . .	164	
A	454	Wüstenselbitz	182	
A	440	Wunsiedel	175	

Mit 9. December 1895 traten für Sendungen nach Lindau transit nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Reexpeditionsgruppe	Entfernungen bis Lindau km	Nach Lindau tr. von	Centimes für 100 kg a	b
A	477	Köditz	177	
A	493	Maxgrün-Steben . . .	182	
A	481	Stegenwaldhaus . . .	178	

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Localgütertarif, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Auf dem Halteplatze Kriegenbrunn können Wagenladungsgüter ver- und entladen werden.

Für die Frachtberechnung sind bei Sendungen in der Richtung nach und von Erlangen die Tarifsätze der Haltestelle Niederndorf, in der Richtung nach und von Herzogenaurach die Tarifsätze der Haltestelle Frauenaurach massgebend.

Bei diesen Haltestellen erfolgt auch je nach der Richtung der Transporte die Aufgabe und Auslösung der Frachtbriefe.

— (Basaltsendungen.) Für Basaltsendungen des Ausnahmetarifes Nr. 4 kommt der Localbahnzuschlag von 6 Pfg. für 100 kg auf den Localbahnen Forchheim-Höchstadt a. A. und Erlangen-Herzogenaurach in Wegfall.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. September 1891. (Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl etc.) Für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, ferner für Maschinen und Geräthe aller Art von Eisen und Stahl, zusammengesetzte oder zerlegte, auch in Verbindung mit anderem Material, mit Bestimmung nach ausserdeutschen Stationen traten mit 9. December 1895 nachstehende Ausnahmefrachtsätze für Ladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen und Frachtbrief in Kraft:

Von	Nach Eger transit Centimes für 100 kg
Baden	254
Oerlikon	249
Töss	233
Winterthur	231
Zürich Hauptbahnhof	253

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Jänner 1891. Mit Wirksamkeit vom 9. December 1895 ist die städtische Hauptmarkthalle in Dresden, welche mit der Güterstation Dresden-Altstadt durch eine Filiale und durch ein Zweiggeleise verbunden worden ist, dem Verkehr übergeben worden.

Alle nach Dresden Hauptmarkthalle adressirten Sendungen sind bis auf Weiteres auf Dresden-Altstadt abzufertigen, von wo aus die Güter unter Erhebung gewisser Gebühren nach der Hauptmarkthalle übergeführt werden.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. (Nachtrag II.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 ab gelangt Nachtrag II zur Einführung, welcher enthält:

I. Ergänzung der Kilometerzuschläge.
II. Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen.
III. Berichtigung, bezw. Ergänzung der Kilometertafel a.
IV. Ergänzung der Kilometertafel b.
V. Neuauflage der Verzeichnisse 1 und 2 über Anwendung der Tariftabellen.
VI. Neuauflage der Ausnahmetarife Nr. 9 und 10.
VII. Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 11.
VIII. Neuauflage der Tariftabelle c.
IX. Ergänzung der Stationstarife.

Deutsche Eisenbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel) Mit Giltigkeit vom 2. December 1895 ist der Artikel „Einstreupulver (aus Superphosphat, Kainit und Gyps gemischt) für Stalldünger" unter Ziffer I des Nothstandstarifes, mit Giltigkeit vom 8. December 1895 der Artikel „Kalkmehl und Muscheln" unter Ziffer IIc des Nothstandstarifs aufgenommen worden.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Nachtrag VIII.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung.

Derselbe enthält:
Ergänzung zu Abschnitt A. Besondere Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.
Ergänzungen und Aenderungen zu Abschnitt E Kilometerzeiger.
Ergänzungen und Aenderungen zu Abschnitt F Tariftabellen.
Aenderung von Stationsnamen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der im Namen und für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Wiener Stadtbahn ist zum Zwecke des Umbaues des Hauptzollamt-Bahnhofes die Ausführung von Unterbau- und Oberbauarbeiten, sowie eines Theiles der Hochbauarbeiten in dem 1455 m langen Baulose 22 (von der Neulinggasse bis zur Löwengasse im III. Bezirk) im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt im Allgemeinen auf Nachmass gegen Einheitspreise und theilweise zu Pauschalpreisen.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen in Gulden ö. W. abgerundet 2,106.000.

Der Vollendungstermin ist mit 1. December 1897 festgesetzt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der Baudirection für die Wiener Stadtbahn (VII. Bezirk, Mariahilferstrasse Nr. 126) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Donaucanal- und Wienthallinie (IX. Waisenhausgasse 16) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens am 23. Jänner 1896, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen. Der Offertleger hat bis 6. Februar 1896 im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des fl. 105.000 betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im December 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2535	Buschtěhrader Eisenbahn		Siehe nachstehende Tabelle			Aufgabe im Localverkehre der Buschtěhrader Eisenbahn unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Bestimmungen. (Siehe Besondere Bemerkungen)	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern österr. Währung inclusive Manipulationsgebühr für

Von — nach oder umgekehrt		Eilgüter: gewöhnliche	Eilgüter: ermässigte	Eilgüter: besonders ermässigte	Frachten, Classe I (Normalclasse): Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Classe I, mindestens 5000 kg pro Wagen	Classe I, mindestens 10000 kg pro Wagen	Classe II: Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Classe II, mindestens 5000 kg pro Wagen	Classe II, mindestens 10000 kg pro Wagen	Ermässigte Wagenladungsclassen A, mindestens 5000 kg pro Wagen	A, mindestens 10000 kg pro Wagen	B (mindestens 10000 kg pro Wagen, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens)	C	Specialtarife 1	2	3
Eger	Kralup	353	133	133	133	107	100	111	107	100	76	72	58	38	55	38	33
	Ober-Graslitz	95·5	—	—	35·6	—	—	30·5	—		23·2	—	18·1	14·7	18·6	16·4	14·7
	Prag (Bubna), Prag (Smichow)	353	133	133	133	107	100	111	107	100	76	72	58	38	55	38	33
	Prag (Staatsbahnhof)	369	139	139	139	112	105	116	112	105	79	75	60	39	57	39	34
	Rakonitz	—	—	—	—	—	104	—	—	—		—	—	—	—	—	—
	Schmiedeberg	228·2	—	—	102·8	—	—	88·1	—	—	53·7	—	39·5	27·1	43·5	32·8	27·1
	Sebastiansberg	243·5	—	—	89·8	—	—	76·8	—	—	55·4	—	43·5	28·8	39·5	30·5	—
	Tirschnitz	21·0	—	—	—	—	—	—	—	—	6·0	—	5·0	5·0	6·0	5·0	—
Franzensbad	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow)	353	133	133	133	107	100	111	107	100	76	72	58	38	55	38	33
	Prag (Staatsbahnhof)	369	139	139	139	112	105	116	112	105	79	75	60	39	57	39	34
	Rakonitz	—	—	—	—	—	104	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Komotau, Komotau trans. (Dux-Bodenbacher Eisenbahn)	Prag (Smichow)	—	—		—	—	79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Prag (Staatsbahnhof)	—	—	—	—	84	79	—	—	—	—	—	—	33	—	33	29
Kralup	Rakonitz	—	—	—	—	—	43	—	—	—	—	—	—		—	—	—
Prag (Bubna), Prag (Smichow)	Rakonitz	—	—	—	—	46	43	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—
Prag (Staatsbahnhof)	Rakonitz	—	56	—	—	46	43	—	46	43	34	33	27	21	26	21	20
	Saaz	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	32	—

1. Wenn sich auf Grund des Localgütertarifes höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so werden die in der nachstehenden Tabelle für die bezüglichen weiter gelegenen Stationen enthaltenen billigeren Kartirungsfrachtsätze auch für die vorgelegenen Stationen berechnet.

2. Die für Güter der Stückgutclasse I bei Aufgabe von mindestens 5000, resp. 10.000 kg pro Wagen vorgesehenen Wagenladungssätze, welche für explosive Gegenstände nicht gelten, finden auch dann Anwendung, wenn Sendungen von mindestens 5000, bezw. 10000 kg pro Wagen zum Theil aus Gütern der Stückgutclasse I und zum Theil aus Gütern der Stückgutclasse II bestehen. Bei Sendungen von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Wagen, welche aus Stückgütern der Classe I (Normalclasse) und aus **sperrigen Gütern** gebildet werden, ist das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um die Hälfte zu erhöhen, zu diesem von 10 zu 10 kg aufgerundeten erhöhten Gewichte das ebenfalls aufgerundete Gewicht der Stückgüter der Classe I zuzuschlagen und für das Gesammtgewicht die Fracht nach dem betreffenden Wagenladungssatze zu berechnen.

3. Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze für Güter der Classen I und II bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen, sowie für Güter der Classen I, II und A bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen hat das Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger, bezw. auf Kosten derselben zu erfolgen. Erfolgt das Auf- oder Abladen über Ansuchen des Absenders, bezw. Empfängers durch Arbeitskräfte der Bahn, so kommen die im Tarife, Theil I, sub D—III vorgesehenen Auf- und Abladegebühren zur Einhebung.

4. Für jene Artikel, für welche gemäss des Tarifes, Theil I, und bezw. der Ausnahmetarife (Bier, Eisen etc.) schon bei Aufgabe in beliebigen Mengen die Frachtsätze der Classe A anzuwenden sind, werden die bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen giltigen Frachtsätze der Classe A für das Effectivgewicht zur Einhebung gebracht.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2536		Buschtěhrader Eisenbahn	Wagenladungsgüter, und zwar Frachtgüter der Classen I, II und A bei Aufgabe von mindestens 5000, bezw. 10000 kg pro Wagen; Frachtgüter der Classen B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3 bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, ferner Wagenladungsgüter, für welche Ausnahmetarife oder ermässigte Kartirungssätze bestehen, bezw. gewährt werden	Eger, Franzensbad, Rakonitz	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow), Prag (Staatsbahnhof)	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896 finden die im Tarife, Theil I, sub B, Pos. III, d), e), und f), sowie sub B, Pos. IV b) für Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, ferner die im Localgütertarife, Theil II, und in den folgenden Kundmachungen für die Ausnahmetarife festgesetzten Bestimmungen über die Frachtberechnung bei Gütern, welche verpackt zur Aufgabe gelangen oder in Wagen räumlich getrennt verladen werden, auch dann Anwendung, wenn von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen nach einer Bestimmungsstation Güter aufgegeben werden. Diese Bestimmung findet jedoch nur dann Anwendung, wenn je eine Wagenladung mit nicht mehr als fünf Frachtbriefen aufgegeben wird. Die Anwendung dieser Bestimmung muss auf sämmtlichen zu einer Wagenladung gehörigen Frachtbriefen Seitens des Absenders vorgeschrieben werden, und muss überdies auf jedem einzelnen Frachtbriefe die Anzahl der zusammengehörigen, eine Wagenladung bildenden Frachtbriefe angeführt sein. Wenn zu einer Wagenladung mehr als fünf Frachtbriefe beigegeben werden sollten, so erfolgt die Berechnung der Frachtgebühren für jede einzelne zu einem Frachtbriefe gehörige Sendung ohne Rücksichtnahme auf die anderen Sendungen. Bei Berechnung der Frachtgebühr nach den Wagenladungssätzen wird jede Sendung separat behandelt, und haben demzufolge die im Tarife, Theil I, unter B, I) festgesetzten Grundsätze für die Frachtberechnung, sowie die Bestimmung unter Punkt B, III, h) hinsichtlich der vorgeschriebenen Aufrundung für jede einzelne Sendung Anwendung zu finden. Der gleiche Vorgang ist zu beobachten bei Berechnung der Nebengebühren, wie Auf- und Abladegebühren, Wägegeld etc. Kommen Sendungen zur Verfrachtung, bei welchen die vorgeschriebenen Gewichtsbedingungen für die Anwendung der Wagenladungsclassen mit den zu einer Wagenladung gehörenden Frachtbriefen nicht erreicht werden, so hat der Absender die Frachtgebühren für die Differenz, welche sich zwischen dem thatsächlich aufgelieferten, bezw. zur Berechnung kommenden Gewichte und dem vorgeschriebenen Quantum ergibt, zu frankiren. Gelangen dagegen Sendungen zur Verfrachtung, bei welchen das vorgeschriebene Gewicht überschritten ist, so wird für das in einem Wagen verladene Gewicht die Gebühr nach dem bezüglichen Wagenladungstarife berechnet; dagegen ist das den Fassungsraum des Wagens überschreitende Gewicht mit separatem Frachtbriefe aufzugeben und als neue Sendung unter abgesonderter Frachtberechnung für dieselbe nach den betreffenden allgemeinen Tarifbestimmungen zu behandeln.								
				oder umgekehrt										
2537			Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Malz, Oelsaaten	Eger, Franzensbad, Rakonitz	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow), Prag (Staatsbahnhof)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen via Klingenthal und via Reitzenhain müssen direct nach oder von einer ausländischen Station abgefertigt werden.								Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896 werden derlei Sendungen bezüglich des **Ab- und Auflegens** nach den im Tarife, Theil I, für alle anderen Gütersendungen von mindestens 5000 kg pro Wagen festgesetzten Bestimmungen behandelt
				oder umgekehrt										
				Prag (Bubna), Prag (Smichow)	Klingenthal trs., Reitzenhain trs.									
				oder umgekehrt										
				Stationen des Transittarifes	Prag (Bubna), Prag (Smichow)									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2538	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Siehe nachstehende Tabelle	Eger, Franzensbad, Rakonitz	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow), Prag (Staatsbahnhof) — oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Erfüllung der allgemein giltigen, bezw. der am Schlusse dieser Position angeführten besonderen Tarifbestimmungen (Ausnahmetarife XIX bis XXIV)	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	Abänderung der Classification laut nachstehender Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Wenn sich auf Grund des Local-Gütertarifes höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so gelangen die der nachstehenden Abänderung der Classification entsprechenden, für die bezüglichen weiter gelegenen Stationen giltigen billigeren Kartirungssätze zur Anwendung, wenn im übrigen den Bedingungen vollkommen entsprochen ist, an welche die Anwendung dieser billigeren Frachtsätze geknüpft ist

Post	Artikel	Position des Tarifes, Theil I	Abänderung der Classification bei Aufgabe in Quantitäten: unter 5000 kg pro Frachtbrief	von mindestens 5000 kg pro Wagen	von mindestens 10000 kg pro Wagen	Frachtzahlung: für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens
1	**Abfälle** (metallische) von Blei, auch alte Bleikugeln	A—5	A	—	—	—	—
2	**Abfälle** von altem Eisen und altem Stahl, sowie von Eisenblech, Stahlblech und Weissblech aus nebiger Position	A—7 a	A	B	—	—	—
3	**Abfälle** von Heede etc.	A—11	—	—	—	—	A.-T. XXI b
4	**Abfälle** von Kartoffeln bei der Spiritus- und Stärkefabrikation	(A—4)	—	A	—	A.-T. XX	—
5	**Abfälle** von Korkholz	A—16	—	—	B	—	(A.-T. XXI a)
6	**Abfälle** von Leder, Lederabschnitzel etc.	A 17	—	—	—	—	A.-T. XXI a
7	**Abfälle** von Tabak etc.	A—29	—	—	—	—	A.-T. XXI a
8	**Abfälle** von neuem Tuch	A—29 a	A	—	—	—	—
9	**Bier**	B—14	A	—	—	—	—
10	**Bier** zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	B—14	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVe	—	—

Anmerkung. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife XIX bis XXIV sind am Schlusse dieser Position angeführt.

Post	Artikel	Position des Tarifes, Theil I	Abänderung der Classification bei: Aufgabe in Quantitäten: unter 5000 kg pro Frachtbrief	von mindestens 5000 kg pro Wagen	von mindestens 10000 kg pro Wagen	Frachtzahlung: für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Frachtzahlung: pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens
11	**Blechwaaren** aus nebiger Position	E—7	—	—	—	—	A.-T. XXI a
12	**Blei** etc.	B—20	A	—	—	—	—
13	**Bleiglätte** aus nebenstehender Position	G—23	A	—	—	—	—
14	**Bleiwaaren** etc.	B—26	A	—	—	—	—
15	**Borke** (Rinde) aus nebigen Positionen	1 sub B, III, g, β; B—32	—	—	—	—	A.-T. XXI c
16	**Borke, roh, unverpackt** (Rinde, nicht verkleinert, unverpackt) aus nebenstehender Position	1 sub B, III, g, β	—	—	—	A.-T. XX	(A.-T. XXI c)
17	**Cement** (auch hydraulischer Kalk) aus der nebenstehenden Position	C—5	—	—	—	A.-T. XIX	—
18	**Cocosfasern,** rohe	2 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
19	**Dampfkessel** etc.	D—4	A	B	—	—	—
20	**Eier zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete**	E—3	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVe	—	—
21	**Eisen** und **Stahl** etc.	E—6	A	B	—	—	—
22	**Eisen** und **Stahl, Eisen-** und **Stahlwaaren** etc.	E—7	A	B	B	—	—
23	**Eisen** und **Stahl,** roh, etc., dann alt und gebrochen etc.	E—8 und E—9	A	B	—	—	—
24	**Eisen, Stahl, Eisen-** und **Stahlwaaren** etc. **zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete**	E—6 und E—7	—	A.-T. XXIVb	A.-T. XXIVb	—	—
25	**Eisen** und **Stahl,** roh, etc., **zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete**	E—8	—	—	—	A.-T. XXIVc	—
26	**Emballagen,** gebrauchte, etc.	E—19					
	auch **Brodgestelle,** leer retour gehende **Bier-, Mineralwasser-** und **Weinflaschen** in Kisten, sowie leer retour gehende eiserne Flaschen (Cylinder) zur Füllung von flüssiger Kohlensäure, Holzhülsen zum Aufwickeln von Papier, sowie Holzkränze, Holzkreuze und Holzspulen zum Aufwickeln von Drahtseilen	—	B	B	C	—	(A.-T. XXI b)
27	**Erde,** gewöhnliche, auch Moorerde, Kies, Grand, Sand, Mergel, Lehm, Kalkerde, Schlick und Infusorienerde, sämmtliche, wenn unverpackt und in offenen Wagen verladen. (Bei Verladung in gedeckten Wagen erfolgt Berechnung nach Classe C)	(E—20)	—	—	—	A.-T. XX	—
28	**Fässer** von Holz, neue, leere	3 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
29	**Fässer** von Holz, neue, leere (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	3 sub B, III, g, β	B	B	—	—	A.-T. XXI b
30	**Fassreifen** und **Tonnenbände,** hölzerne	4 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
31	**Fassreifen** und **Tonnenbände,** hölzerne, ineinandergesteckte	—	B	—	—	—	A.-T. XXI b
32	**Flachs,** roh, ungebrecht	5 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
33	**Flaschenhalter** aus Schilf oder Stroh (Schilf- und Strohhülsen) und Fasshüllen aus Stroh	(6 sub B, III, g, β)	—	—	—	—	A.-T. XXI b

Anmerkung. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife XIX bis XXIV sind am Schlusse dieser Position angeführt.

Post	Artikel	Position des Tarifes, Theil I	Abänderung der Classification bei: Aufgabe in Quantitäten: unter 5000 kg pro Frachtbrief	Aufgabe in Quantitäten: von mindestens 5000 kg pro Wagen	Aufgabe in Quantitäten: von mindestens 10000 kg pro Wagen	Frachtzahlung: für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Frachtzahlung: pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens
34	**Föhrenzapfen** etc.	F—25	—	—	—	A.-T. XX	—
35	**Gemüse** aller Art zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	G—9	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVb	—	—
36	**Geschirre** von Blei etc.	G—11	A	A	A	—	—
37	**Glas** (Spiegelglas, roh) zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete, aus nebenstehender Position	G—14	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVb	—	—
38	**Glasballons,** neue, leere	7 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI a
39	**Glaswaaren** etc.	G—20	—	—	—	—	A.-T. XXI a
40	**Glaswaaren** etc. zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	G—22	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVb	—	—
41	**Gyps** etc.	G—32	—	—	—	A.-T. XIX	—
42	**Hadern**	H—1	—	—	—	—	A.-T. XXI a
43	**Haferhülsen**	7 a sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
44	**Hammerschlag** etc.	H—2	—	—	—	A.-T. XX	—
45	**Hanf** etc.	H—3	—	—	—	—	A.-T. XXI b
46	**Heede**	H—10	—	—	—	—	A.-T. XXI b
47	**Heu und Stroh** etc.	8 sub B, III, g, β	—	—	—	A.-T. XIX	(A.-T. XXI c)
48	**Hobelspäne** etc.	H—16	—	—	—	—	A.-T. XXI b
49	**Holz** etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	H—19	—	—	A.-T. XXIVc	—	—
50	**Holz** etc.	H—20, Punkt 1 bis 5	—	—	—	A.-T. XIX	(A.-T. XXI c)
51	**Holz** etc.	H—20, Punkt 7 und 9	—	—	—	A.-T. XIX	—
52	**Holz** etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	H—20 (excl. Punkt 6 u. 8)	—	—	—	A.-T. XXIV d	—
53	**Holzdraht** aus der nebenstehenden Position	H—19	—	—	—	—	A.-T. XXI b
54	**Holzmehl,** ferner **Holzsägespäne** (Holzsägemehl)	H—27	—	—	—	A.-T. XX	—
55	**Holzpapierstoff** etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	H—29	—	—	A.-T. XXIVc	—	—
56	**Holzwaaren,** ord., etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	H—34	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVe	—	—
57	**Holzwolle** (Holzfasern)	H—35	—	—	—	—	A.-T. XXI b
58	**Hopfen** etc.	10 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
59	**Kalk,** gebrannter	K—2	—	—	—	A.-T. XIX	—
60	**Kartoffeln** (Erdäpfel) etc.	K—8 und K—9	—	—	—	A.-T. XIX	—

Anmerkung. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife XIX bis XXIV sind am Schlusse dieser Position angeführt.

Post	Artikel	Position des Tarifes, Theil I	Abänderung der Classification bei				
			Aufgabe in Quantitäten			Frachtzahlung	
			unter 5000 kg pro Frachtbrief	von mindestens 5000 kg pro Wagen	von mindestens 10000 kg pro Wagen	für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens
61	**Kleesaaten** etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	K—23	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVe	—	—
62	**Korksteine** etc.	K—34	—	—	—	—	A.-T. XXI a
63	**Leimleder,** trockenes	L—6	—	—	—	—	A.-T. XXI a
64	**Lohe** etc., aus nebenstehenden Positionen	1 sub B, III, g, β, ferner B—32	—	—	—	A.-T. XIX	(A.-T. XXI c)
65	**Maiskolben, entkörnt,** etc.	10a sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
66	**Malzkeime**	M—8	—	—	—	—	A.-T. XXI b
67	**Möbel** (auch aus gebogenem Holze) **zum Export aus dem** österr.-ungar. Zollgebiete	16 sub B, III, g, α	—	—	A.-T. XXIVc	—	—
68	**Mörtel** etc.	M—30	—	—	—	A.-T. XIX	—
69	**Most** etc.	M—27	A	—	—	—	—
70	**Obst,** frisches, etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	O—2	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVb	—	—
71	**Obstbäume**	O—4	—	A	B	—	(A.-T. XXI a)
72	**Oele,** mineralische, etc., in anderer Verpackung als in Fässern	(O—7)	II	A	A	—	—
73	**Papier** etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	P—2	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVb	—	—
74	**Pappe** und **Pappendeckel** etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	P—6	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVb	—	—
75	**Pflasterziegel,** wenn roh und aus gewöhnlichem Ziegelthon gebrannt, an der Oberfläche nicht glasirt und ohne Dessin (mit Ausnahme von „Klinkersteinen", diese siehe Pos. K—26 des Tarifes, Theil I)	—	—	—	—	A.-T. XX	—
76	**Porzellan,** unverpackt	18 sub B, III, g, α	—	A	B	—	—
77	**Rauhkarden, Weberdisteln**	11 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
78	**Scherben** etc.	S—17	—	—	—	A.-T. XX	—
79	**Schilf** und **Schilfrohr, Bast** und **Binsen** aus nebiger Pos.	12 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
80	**Schlacken** und **Sinteln** etc.	S—19 und S—36	—	—	—	A.-T. XX	—
81	**Schwefelkiesabbrände**	S—32	—	—	—	A.-T. XX	—
82	**Sperrige Güter** (excl. Porzellan sub 18, Abschnitt B, III, g, α des Tarifes, Theil I)	Abschnitt B, III, g, α	—	A	B	—	(A.-T. XXI a)
83	**Spreu** (auch Rapsstreu), verpackt	13 sub B, III, g, β	—	—	—	—	A.-T. XXI b
84	**Steine,** und zwar Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine aus nebiger Position	S—57	—	—	—	A.-T. XIX	—
85	**Steine** etc. (excl. der unter Pos. M—3, M—3 a und S—51 des Tarifes, Theil I, aufgeführten Spate, sowie excl. Schiefer)	S—58	—	—	—	A.-T. XX	—

Anmerkung. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife XIX bis XXIV sind am Schlusse dieser Position angeführt.

Post	Artikel	Position des Tarifes, Theil I	Abänderung der Classification bei: Aufgabe in Quantitäten: unter 5000 kg pro Frachtbrief	Aufgabe in Quantitäten von mindestens: 5000 (kg pro Wagen)	10000 (kg pro Wagen)	Frachtzahlung: für mindestens das Ladegewicht (des verwendeten Wagens)	pro Quadratmeter der Bodenfläche (des verwendeten Wagens)
86	**Tabakmehl, Rauchtabak** (Rauchtabakgespunste), insofern der Transport für Rechnung der k. k. Tabakregie erfolgt, auch bei Zusammenladung mit Abfällen von Tabak der Pos. A—29 des Tarifes, Theil I	—	II	A	A		—
87	**Thiere, lebende,** und zwar:						
	1. Pferde, Fohlen und Maulthiere	—	—	—	—	—	A.-T. XXII, 1
	2. Lebende Thiere (excl. Pferde, Fohlen und Maulthiere, sowie Horn- und Zuchtvieh) bei Verladung in:						
	a) einfachen Wagen	—	—	—	—	—	A.-T. XXII, 2 a
	b) doppelbödigen Wagen	-	—	—	—	—	A.-T. XXII, 2 b
	3. Hornvieh	—	—	—	—	—	A.-T. XXII, 3
	4. Zuchtvieh (Zuchtstiere, Zuchtkühe, Zuchtkälber, Zuchtschafe und Zuchtschweine)	—	—	—	—	—	A.-T. XXII, 4*)
	*) pro Wagen.			(Siehe auch die Frachtsätze für Stückgüter)			
88	**Thon, auch Schieferthon** (Thonschiefer), roh, aus nebiger Position	(E—20)	—	—	—	A.-T. XX	—
89	**Torf, Torfmull, Torfstreu,** auch gepresste **Torfziegel**	T—24 und T—26	—	—	—	A.-T. XX	—
90	**Waldbäume**	W—4	—	A	B	—	(A.-T. XXI a)
91	**Wasser** etc. (mit Ausnahme von in die Pos. M—24 des Tarifes, Theil I fallenden Mineralwässern)	W—7	—	—	—	A.-T. XX	—
92	**Wein** etc.	W—10	A	—	—	—	—
93	**Wein** etc., zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	W—10	—	A.-T. XXIVa	A.-T. XXIVe	—	—
94	**Werg** (Abwerg)	W—17	—	—		—	A.-T. XXI a
95	**Ziegel,** und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem Thon), ferner **Schlackenziegel** aus nebiger Position	(Z—1)	—	—	—	A.-T. XX	—
96	**Zucker aller Art,** excl. Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker	—	A.-T. XXIII a	A.-T. XXIIIb	A.-T. XXIIIc	—	—
97	**Zucker aller Art,** excl. Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker und Bleizucker, zum Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	—	—	—	A.-T. XXIIId	—	—
98	**Zuckerrüben-Abfälle,** ferner **Rübenschnitze,** gedörrte und getrocknete, **Rübenschnitzabfälle** (excl. Cichorienwurzeln) aus nebenstehender Position	(Z—13)	—	—	—	A.-T. XX	—

Anmerkung. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife XIX bis XXIV sind am Schlusse dieser Position angeführt.

Besondere Bemerkungen zu den Ausnahmetarifen XIX bis XXIV.

1. Bei Inanspruchnahme der Ausnahmetarife für Sendungen in ganzen Wagenladungen hat das **Auf- und Abladen** durch den Absender, bezw. Empfänger, bezw. auf Kosten derselben zu erfolgen. Erfolgt das Auf- oder Abladen über Ansuchen der Absender, bezw. der Empfänger durch Arbeitskräfte der Bahn, so kommen die im Tarife, Theil I, sub D—III vorgesehenen Auf- und Abladegebühren zur Einhebung.

2. Stellt sich die Frachtberechnung für die Artikel der **Ausnahmetarife XIX und XX** auf Grund der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, bei Frachtzahlung für das factische Gewicht der Sendung, mindestens für 10000 kg pro Wagen günstiger, als bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens zu den Frachtsätzen der Ausnahmetarife XIX und XX, so gelangt erstere Berechnungsweise zur Anwendung. Eine Ausnahme hievon machen jene Artikel, für welche laut Tarifes, Theil I, stets die Frachtberechnung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens zu erfolgen hat.

3. Für die Feststellung der **Bodenfläche** (Ausnahmetarife XXI und XXII) ist die auf der Langseite des Wagens angegebene Bodenfläche massgebend.

4. Hinsichtlich der **Belastung der Wagen** finden die im Tarife, Theil I, sub A—VIII, § 53, enthaltenen einschlägigen Bestimmungen Anwendung.

5. Stellt sich die Fracht für die **sub XXI a** eingereihten Güter nach dem effectiven Gewichte, mindestens jedoch bei Berechnung eines Minimalgewichtes von 10000 kg pro Wagen, bei Anwendung der Frachtsätze der Classe B billiger, als nach den Taxen dieses Ausnahmetarifes (Gruppe a), so ist erstere Berechnungsart anzuwenden. Ferner finden die Frachtsätze der Classe C bei Berechnung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen an Stelle der Taxen des **Ausnahmetarifes XXI b,** für die sub b) eingereihten Güter Anwendung, wenn sich erstere Berechnungsart für die Absender, bezw. Empfänger günstiger stellt. Das Gleiche gilt hinsichtlich der **sub XXI c** eingereihten Güter, für welche die Taxen dieses Ausnahmetarifes (Gruppe c) nur dann anzuwenden sind, wenn sich die Berechnung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens nach den Sätzen des Ausnahmetarifes XIX, bezw. XX nicht billiger stellt (siehe Abänderung der Classification).

6. Für alle beim Transporte eintretenden Leistungen werden die tarifmässigen Nebengebühren eingehoben.
7. **Zum Ausnahmetarife XXII, Gruppe 1:** Pferdegeschirre, welche auf den Pferden aufliegen oder in unverpacktem Zustande in jenen Wagen untergebracht werden, in welchen die Pferde verladen sind, werden gebührenfrei befördert.
8. **Zum Ausnahmetarife XXII, Gruppe 2:** Wenn für die aufgegebenen Thiere, bezw. wenn für den Rest eines grösseren Transportes eines Absenders eine Etage genügt, so wird auch bei Benützung eines doppelbödigen Wagens die für einen einfachen Wagen fixirte Gebühr pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens berechnet. Das während des Eisenbahntransportes zur Fütterung der Thiere unumgänglich nothwendige Futter wird kostenfrei im Viehwagen, resp. im Futterkasten (Trommel) mitbefördert. Die Futterkasten können auch zur Beförderung einzelner Stücke Vieh, welche besonderer Schonung bedürfen und deshalb zweckmässig von den anderen Thieren zu trennen sind, benützt werden. Für eine derartige Benützung des Futterkastens (Trommel) wird, wenn mindestens für eine Etage die volle Fracht bezahlt wird, eine besondere Gebühr nicht berechnet.
9. **Zum Ausnahmetarife XXII, Gruppe 4:** Die Frachtsätze sub 4 finden nur Anwendung für Zuchtvieh (Zuchtstiere, Zuchtkühe, Zuchtkälber, Zuchtschafe und Zuchtschweine), wenn den Bestimmungen des Tarifes, Theil I, sub C, IX, d entsprochen wird. In den bezüglichen Frachtdocumenten ist die Zahl des beizubringenden Attestes (Certificates) anzumerken.
10. Die für den Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete bei Sendungen in ganzen Wagenladungen vorgesehenen Frachtsätze des **Ausnahmetarifes XXIII d** finden im **Bahnverkehre** nur auf Grund solcher directer Frachtbriefe Anwendung, in denen eine ausserhalb Oesterreich-Ungarn gelegene Station als Bestimmungsstation erscheint. Bei Dispositionsänderungen, wonach die Sendung in Oesterreich-Ungarn zu verbleiben hat, ist die Richtigstellung der Frachtberechnung durch Anwendung der Sätze des Ausnahmetarifes XXIII c von der Versandtstation, welche die Dispositionsänderung entgegennimmt, zu veranlassen.
11. **Specielle Bestimmungen für Thierbegleiter,** und zwar für Begleiter von **Hornvieh und Zuchtvieh** (Zuchtstiere, Zuchtkühe, Zuchtkälber, Zuchtschafe und Zuchtschweine).

    Bei Sendungen von Hornvieh und Zuchtvieh geniesst für einen bis drei Wagen je ein Begleiter die freie Fahrt; bei 4 bis 6 Wagenladungen werden 2 Begleiter, bei 7 bis 9 Wagenladungen 3 Begleiter und so fort für je, wenn auch nur angefangene 3 Wagenladungen ein Begleiter mehr gebührenfrei befördert.

    Die gebührenfreie Beförderung dieser Viehbegleiter bleibt auch für die Rückfahrt des Begleiters gewährt, jedoch nur über jene Strecke, welche bei der Hinfahrt mit dem Thiertransporte benützt wurde. Die Rückkehr der Thierbegleiter muss innerhalb 14 Tagen erfolgen, nach welchem Termine das Freifahrts-Certificat seine Giltigkeit verliert.

    Das Freifahrts-Certificat ist bei der Tourfahrt von dem Begleiter in Gegenwart des Aufgabe-Cassiers zu unterfertigen. Ebenso ist dasselbe vor Antritt der Rückfahrt der Personen-Cassa der Abfahrts-Station zur Abstempelung mit der Zugsstampiglie vorzuweisen; die Personen-Cassa hat die nochmalige Namensfertigung des Begleiters auf dem Certificate zu verlangen und hiedurch die Identität des zur freien Fahrt Berechtigten zu constatiren. Nicht abgestempelte Freifahrts-Certificate sind zur Rückkehr ungiltig.

Zugestandener Frachtsatz in Kreuzern österr. Währung inclusive Manipulationsgebühr für die Frachtgut-Ausnahmetarife

Von — nach oder umgekehrt		XIX	XX	XXI			XXII					XXIII				XXIV				
				a	b	c	1	2 a	2 b	3	4	a	b	c	d	a	b	c	d	e
		pro 100 kg		pro Quadratmeter der Bodenfläche des für den Transport beigestellten Wagens							pro Wagen	pro 100 kg								
Eger, Franzensbad	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow)	33	25	355	229	203	265	204	300	182	2150	107	68	49	36	68	49	36	31	65
Eger, Franzensbad	Prag (Staatsbahnhof)	34	26	368	235	208	275	213	313	190	2250	112	71	51	37	71	51	37	32	68
Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow)	Rakonitz	20	13	166	132	118	—	—	—	—	—	—	31	23	20	31	23	20	19	30
Prag (Staatsbahnhof)	Rakonitz	20	13	166	132	118	—	—	—	—	—	46	31	23	20	31	23	20	19	30

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2539	Buschtěhrader Eisenbahn		Güter in Wagenladungen als Frachtgut	Eger, Franzensbad, Rakonitz	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow) oder umgekehrt	Bei Gütern in Wagenladungen, deren **Abwage auf der Gleisbrückenwage** erfolgt, beträgt das **Wägegeld 40 kr. ö. W. Noten für jeden Wagen.** Bei Gütern in Wagenladungen, deren **Abwage auf der Strassenbrückenwage** erfolgt, beträgt das **Wägegeld** in maximo **einen Gulden** für jeden Eisenbahnwagen. Diese Ermässigung gilt vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896 und ist in den Stationen Eger, Franzensbad und Rakonitz auch im Verkehre mit Prag (Staatsbahnhof) anzuwenden.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2540	Buschtěhrader Eisenbahn		Abfälle von Kartoffeln bei der Spiritus- und Stärkefabrikation	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen; ad d) Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	b) 66·5 / d) 66·5 b) 67·5 / d) 67·5 b) 69·0 / d) 69·0	b) 61 / d) 20	b) 5·5 / d) 46·5 b) 6·5 / d) 47·5 b) 8·0 / d) 49·0	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				b) — / d) 55·0 b) 56·0 / d) 56·0 b) 58·0 / d) 58·0	b) 55 / d) 19	b) — / d) 36·0 b) 1·0 / d) 37·0 b) 3·0 / d) 39·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				b) 74·8 / d) 74·8	b) 61 / d) 20	b) 13·8 / d) 54·8			
					Saaz				b) 63·3 / d) 63·3	b) 58 / d) 19	b) 5·3 / d) 44·3			
				Rakonitz	Eger				b) 91·0 / d) 91·0	b) 79 / d) 26	b) 12·0 / d) 65·0			
					Franzensbad				b) 90·5 / d) 90·5		b) 11·5 / d) 64·5			
				Saaz	Eger				b) — / d) 66·0	b) — / d) 25	b) — / d) 41·0			
					Franzensbad				b) — / d) 65·5		b) — / d) 40·5			
2541			Bier (exclus. Bier in Fässern); Blei der Pos. B-20 des Tarifes, Theil I; Bleiglätte; Bleiwaaren der Pos. B-26 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				a) 66·5 67·5 69·0	a) 61	a) 5·5 6·5 8·0			
				Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				56·0 58·0	55	1·0 3·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				74·8	61	13·8			
					Saaz				63·3	58	5·3			
				Rakonitz	Eger				91·0	79	12·0			
					Franzensbad				90·5		11·5			
2542			Cement als Frachtgut	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			33·3	29	4·3			
					Saaz				30·6	28	2·6			
2543			Chamotteziegel und Trottoirplatten aus Thonmasse als Frachtgut	Weleslawin	Prag (Smichow)				10·5	9	1·5			
2544			Dünger und Strassenkehricht als Frachtgut	Prag (Bubna)	Weleslawin Rusin Hostiwitz Jenč Unhoscht	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Ein- und Ausladen der Sendungen in die, resp. aus den Eisenbahnwagen hat parteiseits zu erfolgen			5·2 5·9 6·7 7·4 8·7	5·1 5·6 6·0 6·5 8·0	0·1 0·3 0·7 0·9 0·7			
				Prag (Sandthor)	Weleslawin Rusin Hostiwitz Jenč Unhoscht				4·8 5·2 5·9 6·7 8·1	4·5 5·0 5·5 6·0 7·5	0·3 0·2 0·4 0·7 0·6			
				Prag (Smichow)	Řepy				6·5	6·0	0·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.								
									a)	c)	a)	c)	a)	c)			
2545	Buschtěhrader Eisenbahn		Emballagen der Pos. E-19 des Tarifes, Theil I (siehe auch die folgende Position)	Kralup	Kaaden Brunnersdorf	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 3. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	48·8	48·8	46·9	41·7	1·9	7·1	Im Kartirungswege		
				Prag (Bubna)					49·5	49·5	46·9	41·7	2·6	7·8			
				Prag (Smichow)					50·9	50·9	46·9	41·7	4·0	9·2			
				Prag (Staatsbahnhof)					56·7	56·7	51·7	41·7	5·0	15·0			
				Kralup	Saaz transit (für Stationen der k. k. St. B. südlich von Saaz)				40·7	—	37·0	—	3·7	—			
				Prag (Bubna)					41·4	—	37·0	—	4·4	—			
				Prag (Smichow)					42·7	—	37·0	—	5·7	—			
				Kralup	Saaz transit (für Postelberg)				40·7	—	32·0	—	8·7	—			
				Prag (Bubna)					41·4	—	32·0	—	9·4	—			
				Prag (Smichow)					42·7	—	32·0	—	10·7	—			
											a)	c)					
2546			Emballagen, gebrauchte, der Pos. E-19 des Tarifes, Theil I, auch Brodgestelle, leer retourgehende Bier-, Mineralwasser- und Weinflaschen in Kisten, sowie leer retourgehende eiserne Flaschen (Cylinder) zur Füllung von flüssiger Kohlensäure, Holzhülsen zum Aufwickeln von Papier, sowie Holzkränze, Holzkreuze und Holzspulen zum Aufwickeln von Drahtseilen	Kralup	Komotau				Verschieden		38·2	33·0	Verschieden				Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)													
				Prag (Smichow)													
				Kralup	Saaz						38·2	30·0					
				Prag (Bubna)													
				Prag (Smichow)													
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau						43·0	33·0					
					Saaz						43·0	32·0					
				Rakonitz	Eger						60·0	39·0					
					Franzensbad												
				Saaz	Eger						—	38·0					
					Franzensbad												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2547	Buschtěhrader Eisenbahn		Erdäpfel (Kartoffeln) der Pos. K—8 und K—9 des Tarifes, Theil I	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	33·3	29	4·3	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Saaz				30·6	28	2·6			
2548			Erde, gewöhnliche, auch Mooreerde, Kies, Grand, Sand, Mergel, Lehm, Kalkerde, Schlick und Infusorienerde, sämmtliche, wenn unverpackt und in offenen Wagen verladen. (Bei Verladung in gedeckten Wagen erfolgt Berechnung nach Classe C)	Kralup	Komotau				27·5	20	7·5			
				Prag (Bubna)					27·7		7·7			
				Prag (Smichow)					28·1		8·1			
				Kralup	Saaz				24·7	19	5·7			
				Prag (Bubna)					25·0		6·0			
				Prag (Smichow)					25·5		6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	20	13·3			
					Saaz				30·6	19	11·6			
				Rakonitz	Eger				33·4	26	7·4			
					Franzensbad				33·3		7·3			
				Saaz	Eger				27·4	25	2·4			
					Franzensbad				27·3		2·3			
2549			Erde, und zwar: Thonerde der Classe C	Michelob	Kralup				22·7	19·1	3·6			Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen ist parteiseits zu besorgen
					Prag (Bubna)				23·2	19·5	3·7			
					Prag (Sandthor)				22·6	18·9	3·7			
					Prag (Smichow)				23·7	20·1	3·6			
				Priesen	Lužna Lischan				17·3	13·2	4·1			
				Michelob	Weleslawin				21·6	18·0	3·6			
				Prag (Smichow) transit					10·5	9·0	1·5			
2550			Fässer von Holz, neue, leere (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	Kralup	Klösterle	1. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			109·1	66·8	42·3			Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)					110·7		43·9			
				Prag (Smichow)					113·0		46·2			
				Kralup	Komotau				102·8	47·0	55·8			
				Prag (Bubna)					104·3		57·3			
				Prag (Smichow)					106·7		59·7			
				Kralup	Saaz				84·6	43·0	41·6			
				Prag (Bubna)					86·2		43·2			
				Prag (Smichow)					89·3		46·3			
				Prag (Staatsbahnhof)	Klösterle				121·3	66·8	54·5			
					Komotau				114·9	47·0	67·9			
					Saaz				96·8	45·0	51·8			
				Rakonitz	Eger				141·5	60·0	81·5			
					Franzensbad				140·7		80·7			
				Saaz	Eger				102·0	58·0	44·0			
					Franzensbad				101·2		43·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2551	Buschtěhrader Eisenbahn		Föhrenzapfen der Pos. F—25 des Tarifes, Theil I	Kralup	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	27·5	20	7·5	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Komotau				27·7	20	7·7			
				Prag (Smichow)	Komotau				28·1	20	8·1			
				Kralup	Saaz				24·7	19	5·7			
				Prag (Bubna)	Saaz				25·0	19	6·0			
				Prag (Smichow)	Saaz				25·5	19	6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	20	13·3			
					Saaz				30·6	19	11·6			
				Rakonitz	Eger				33·4	26	7·4			
					Franzensbad				33·3	26	7·3			
				Saaz	Eger				27·4	25	2·4			
					Franzensbad				27·3	25	2·3			
2552			Geschirre von Blei etc. der Pos. G—11 des Tarifes, Theil I, als Frachtgut			1. Ad a) Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief; ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			a) / c)	a) / c)	a) / c)			
				Kralup	Komotau				66·5 / 66·5	61 / 58	5·5 / 8·5			
				Prag (Bubna)	Komotau				67·5 / 67·5	61 / 58	6·5 / 9·5			
				Prag (Smichow)	Komotau				69·0 / 69·0	61 / 58	8·0 / 11·0			
				Kralup	Saaz				— / 55·0	55 / 52	— / 3·0			
				Prag (Bubna)	Saaz				56·0 / 56·0	55 / 52	1·0 / 4·0			
				Prag (Smichow)	Saaz				58·0 / 58·0	55 / 52	3·0 / 6·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				74·8 / 74·8	61 / 58	13·8 / 16·8			
					Saaz				63·3 / 63·3	58 / 55	5·3 / 8·3			
				Rakonitz	Eger				91·0 / 91·0	79 / 75	12·0 / 16·0			
					Franzensbad				90·5 / 90·5	79 / 75	11·5 / 15·5			
2553			Gyps der Position G—32 des Tarifes, Theil I	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			33·3	29	4·3			
					Saaz				30·6	28	2·6			
2554			Hammerschlag der Pos. H—2 des Tarifes, Theil I	Kralup	Komotau				25·5	20	5·5			
				Prag (Bubna)	Komotau				25·7	20	5·7			
				Prag (Smichow)	Komotau				26·1	20	6·1			
				Kralup	Saaz				22·7	19	3·7			
				Prag (Bubna)	Saaz				23·0	19	4·0			
				Prag (Smichow)	Saaz				23·5	19	4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				30·5	20	10·5			
					Saaz				27·8	19	8·8			
				Rakonitz	Eger				30·9	26	4·9			
					Franzensbad				30·8	26	4·8			
				Saaz	Eger				25·4	25	0·4			
					Franzensbad				25·3	25	0·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2555			Heu und Stroh der Pos. 8 sub B, III, g, β, ferner Holz der Pos. H—20 des Tarifes, Theil I (excl. Schleifholz und excl der daselbst angeführten, aber nicht von einer Grube bezogenen Grubenhölzer)	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			33·3	29	4·3			Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Saaz				30·6	28	2·6			
2556	Bushtěhrader Eisenbahn		Holz, und zwar: A) Langholz, auf zwei Wagen verladen; B) Rundholz, auf einem Wagen verladen			1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, und zwar: ad A) zweier Wagen; ad B) des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen. 3. Die betreffenden Sendungen müssen für eine Grube bestimmt sein.	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V,	A) / B)	A) / B)	A) / B)	Im Kartirungswege		Ausser den nebigen ermässigten Frachtsätzen gelangen für Sendungen, welche über die bestehenden Schleppbahnen zu den Schächten gestellt werden, die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrthsgebühren zur Einhebung. *) Nur für Sendungen giltig, welche ab der Station Kladno auf Schleppbahnen weiter befördert werden; für Sendungen, welche in der Station Kladno ausgeladen werden, gelangt ausser den nebigen ermässigten Frachtsätzen ein Zuschlag von 1·6 kr. ö. W. per 100 kg zur Einhebung
				Kolleschowitz	Buschtěhrad				27·4 / 27·4	17·9 / 23·2	9·5 / 4·2			
				Krupa					17·0 / 17·0	10·0 / 14·5	7·0 / 2·5			
				Lana					10·5 / 10·5	6·0 / 8·5	4·5 / 2·0			
				Lužna Lischan					15·7 / 15·7	9·0 / 13·5	6·7 / 2·2			
				Milostin Kounowa					18·0 / 18·0	10·5 / 16·0	7·5 / 2·0			
				Neustraschitz					12·3 / 12·3	7·0 / 10·5	5·3 / 1·8			
				Rakonitz					17·8 / 17·8	10·5 / 15·5	7·3 / 2·3			
				Renč					13·6 / 13·6	8·0 / 11·5	5·6 / 2·1			
				Kolleschowitz	Duby				26·9 / 26·9	17·7 / 22·7	9·2 / 4·2			
				Krupa					16·5 / 16·5	9·5 / 14·0	7·0 / 2·5			
				Lana					10·0 / 10·0	5·5 / 8·0	4·5 / 2·0			
				Lužna Lischan					15·2 / 15·2	9·0 / 13·0	6·2 / 2·2			
				Milostin Kounowa					17·8 / 17·8	10·5 / 15·5	7·3 / 2·3			
				Neustraschitz					11·8 / 11·8	6·5 / 10·0	5·3 / 1·8			
				Rakonitz					17·4 / 17·4	10·5 / 15·0	6·9 / 2·4			
				Renč					13·1 / 13·1	7·5 / 11·0	5·6 / 2·1			
				Kolleschowitz	Kladno*)				24·3 / 24·3	16·4 / 20·5	7·9 / 3·8			
				Krupa					13·9 / 13·9	7·9 / 11·4	6·0 / 2·5			
				Lana					7·6 / 7·6	4·0 / 5·4	3·6 / 2·2			
				Lužna Lischan					12·8 / 12·8	7·4 / 10·4	5·4 / 2·4			
				Milostin Kounowa					15·4 / 15·4	8·9 / 12·4	6·5 / 3·0			
				Neustraschitz					9·5 / 9·5	5·4 / 6·9	4·1 / 2·6			
				Rakonitz					15·2 / 15·2	8·9 / 12·4	6·3 / 2·8			
				Renč					10·8 / 10·8	6·0 / 8·4	4·8 / 2·4			
2557			Holz, und zwar Langholz, auf zwei Wagen verladen	Krupa	Lana Smečna	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht zweier Wagen. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen			10·5	7·9	2·6			
					Sternberg				12·3		4·4			
				Milostin Kounowa	Lana Smečna				12·1	8·9	3·2			
					Sternberg				13·9		5·0			
				Rakonitz	Lana Smečna				11·8	8·9	2·9			
					Sternberg				13·6		4·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2558	Buschtěhrader Eisenbahn		Holzmehl, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl) der Pos. H—27 des Tarifes, Theil I	Kralup	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	27·5		7·5	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)					27·7	20	7·7			
				Prag (Smichow)					28·1		8·1			
				Kralup	Saaz				24·7		5·7			
				Prag (Bubna)					25·0	19	6·0			
				Prag (Smichow)					25·5		6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	20	13·3			
					Saaz				30·6	19	11·6			
				Rakonitz	Eger				33·4	26	7·4			
					Franzensbad				33·3		7·3			
				Saaz	Eger				27·4	25	2·4			
					Franzensbad				27·3		2·3			
2559			Hopfen als Frachtgut	Kolleschowitz	Saaz	1. Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			52·7	45	7·7			
2560			Kalk der Pos. K—2 des Tarifes, Theil I	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			33·3	29	4·3			
					Saaz				30·6	28	2·6			
					Trnowan				30·1	28	2·1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg C)	D)	Zugestandener Frachtsatz C)	D)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze C)	D)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.		per 100 kg						
2561	Buschtěhrader Eisenbahn		C) Kalk in Stücken (Mauerkalk) D) Kalkstein	Jinonitz	Annathal Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	37·7	—	34·7	—	3·0	—	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Davidsthal				35·9	—	34·7	—	1·2	—			
					Komotau				—	25·1	—	20·0	—	5·1			
					Michelob				22·4	20·9	20·4	19·0	2·0	1·9			
					Ober-Graslitz				38·3	35·3	35·1	35·1	3·2	0·2			
					Prag (Bubna)				10·8	9·2	9·0	9·0	1·8	0·2			
					Saaz				24·3	22·4	22·6	19·0	1·7	3·4			
					Trnowan				23·7	21·9	22·5	19·0	1·2	2·9			
					Unter-Graslitz				38·0	35·0	34·7	34·7	3·3	0·3			
2562			Melasse, ferner Osmosewasser, auch condensirt, nicht über 35 Percent polarisirend	Zakolan	Prag (Smichow) (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			17·6		15·0		2·6				
2563			Mergel (Kalkmergel), auch gemahlen, Muschelkalkmehl (Kalksteinmehl, Muschelkalksteinmehl) zu Dungzwecken	Trnowan	Altkladno, Brandeisl, Buschtěhrad, Duby, Hostiwitz, Jenč. Jinonitz, Kladno, Kralup, Prag (Bubna), Prag (Sandthor), Prag (Smichow), Řepy, Rusin, Unhoscht, Weleslawin, Wotwowitz, Zakolan den übrigen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn (exclusive der Localbahn Krupa-Kolleschowitz und exclusive Prag [Staatsbahnhof])	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen ist parteiseits zu besorgen. 4. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden		18 Gegenwärtig giltige Frachtsätze des Specialtarifes 3		Verschieden				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2564	Buschtěhrader Eisenbahn		Mörtel der Pos. M - 30 des Tarifes, Theil I	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	33·3	29	4·3	Im Kartirungswege		Gilt auch in ungekehrter Richtung
					Saaz				30·6	28	2·6			
2565			Porzellan, unverpackt, als Frachtgut			1. Ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			b) / c)	b) / c)	b) / c)			
				Kralup	Komotau				77·8 / 77·8	61 / 47	16·8 / 30·8			
				Prag (Bubna)	Komotau				78·9 / 78·9		17·9 / 31·9			
				Prag (Smichow)	Komotau				80·7 / 80·7		19·7 / 33·7			
				Kralup	Saaz				64·2 / 64·2	55 / 43	9·2 / 21·2			
				Prag (Bubna)	Saaz				65·4 / 65·4		10·4 / 22·4			
				Prag (Smichow)	Saaz				67·7 / 67·7		12·7 / 24·7			
				Prag (Staatsbahnhof)	Klösterle				92·7 / —	76·8 / —	15·9 / —			
					Komotau				87·9 / 87·9	61·0 / 47·0	26·9 / 40·9			
					Saaz				74·4 / 74·4	58·0 / 45·0	16·4 / 29·4			
				Rakonitz	Eger				106·7 / 106·7	79·0 / 60·0	27·7 / 46·7			
					Franzensbad				106·1 / 106·1		27·1 / 46·1			
				Saaz	Eger				77·2 / 77·2	76·0 / 58·0	1·2 / 19·2			
					Franzensbad				76·6 / 76·6		0·6 / 18·6			
2566			Regiegüter der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar: Drucksorten, Schreib-, Beleuchtungs- und Schmiermaterialien, ferner Zugsausrüstungsgegenstände und Reservebestandtheile für Locomotiven und Tender	Eger	Neusattl	1. Ad I) Aufgabe als Eilgut. Ad II) Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. Ad III) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die betreffenden Sendungen müssen nach Stationen der Localbahnen Neusattl-Elbogen, bezw. Chodau-Neudek bestimmt sein oder von diesen Stationen herstammen. 3. Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger fungiren. 4. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden	I) 20·20 II) 9·60 III) 7·07	Verschieden			
					Chodau					I) 21·80 II) 10·40 III) 7·63				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2567	Buschtěhrader Eisenbahn		Scherben der Pos. 8–17 des Tarifes, Theil I	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	27·5 27·7 28·1	20	7·5 7·7 8·1	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				24·7 25·0 25·5	19	5·7 6·0 6·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				33·3 30·6	20 19	13·3 11·6			
				Rakonitz	Eger Franzensbad				33·4 33·3	26	7·4 7·3			
				Saaz	Eger Franzensbad				27·4 27·3	25	2·4 2·3			
2568			Schlacken und Sinteln, Walzenschlacken und Walzensinter, ferner Schwefelkiesabbrände	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				25·5 25·7 26·1	20	5·5 5·7 6·1			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				22·7 23·0 23·5	19	3·7 4·0 4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				30·5 27·8	20 19	10·5 8·8			
				Rakonitz	Eger Franzensbad				30·9 30·8	26	4·9 4·8			
				Saaz	Eger Franzensbad				25·4 25·3	25	0·4 0·3			
2569			Sperrige Güter (exclus. Porzellan) laut Abschnitt B sub III, g, α des Tarifes, Theil I, als Frachtgut			1. Ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen; ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			b) / c)	b) / c)	b) / c)			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau				102·8 / 102·8 104·3 / 104·3 106·7 / 106·7	61 / 47	41·8 / 55·8 43·3 / 57·3 45·7 / 59·7			
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz				84·6 / 84·6 86·2 / 86·2 89·3 / 89·3	55 / 43	29·6 / 41·6 31·2 / 43·2 34·3 / 46·3			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz				114·9 / 114·9 96·8 / 96·8	61 / 47 58 / 45	53·9 / 67·9 38·8 / 51·8			
				Rakonitz	Eger Franzensbad				141·5 / 141·5 140·7 / 140·7	79 / 60	62·5 / 81·5 61·7 / 80·7			
				Saaz	Eger Franzensbad				102·0 / 102·0 101·2 / 101·2	76 / 58	26·0 / 44·0 25·2 / 43·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2570	Buschtěhrader Eisenbahn		Spiritus, roh, als Frachtgut	Krupa	Prag (Staatsbahnhof)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	35·7	33·9	1·8	Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen an eine Spiritus-Raffinerie adressirt sein
				Lužna Lischan	Prag (Staatsbahnhof)				33·9	27·0	6·9			
				Neustraschitz	Prag (Staatsbahnhof)				29·2	27·0	2·2			
				Rakonitz	Prag (Staatsbahnhof)				37·1	27·0	10·1			
				Renč	Prag (Staatsbahnhof)				31·0	27·0	4·0			
				Lužna Lischan	Kralup				26·0	25·3	0·7			
					Prag (Bubna)				26·7		1·4			
					Prag (Smichow)				27·8		2·5			
				Rakonitz	Kralup				29·2	25·3	3·9			
					Prag (Bubna)				29·9		4·6			
					Prag (Smichow)				31·4		6·1			
2571			Steine, und zwar: Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine	Prag (Staatsbahnhof)	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			33·3	29	4·3			Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Saaz				30·6	28	2·6			
2572			Steine der Tarifclassen B und C als Frachtgut	Smečna Sternberg	Prag (Bubna) Prag (Sandthor) Prag (Smichow)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen ist parteiseits zu besorgen			Verschieden	11	Verschieden			Zum Zwecke der Abladung wird die kostenfreie Benützung des Hebekrahnes in den Stationen Prag (Bubna) und Prag (Smichow) gestattet
2573			Steine der Pos. S—58 des Tarifes, Theil I, (excl. Schiefer und Spat der Pos. M—3, M—3a und S—51 des Tarifes, Theil I)	Kralup	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			25·5	20	5·5			Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Komotau				25·7		5·7			
				Prag (Smichow)	Komotau				26·1		6·1			
				Kralup	Saaz				22·7	19	3·7			
				Prag (Bubna)	Saaz				23·0		4·0			
				Prag (Smichow)	Saaz				23·5		4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				30·5	20	10·5			
					Saaz				27·8	19	8·8			
				Rakonitz	Eger				30·9	26	4·9			
					Franzensbad				30·8		4·8			
				Saaz	Eger				25·4	25	0·4			
					Franzensbad				25·3		0·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2574	Buschtěhrader Eisenbahn		Strassenschotter	Tuhaň (Ladestelle bei der Station Duby)	Wotwowitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	8·9	7·6	1·3	Im Kartirungswege		In den nebigen Frachtsätzen ist die Flügelbahngebühr für die Zustreifung von der Ladestelle Tuhaň nach der Station Duby bereits enthalten
					Kralup				10·0	8·3	1·7			
2575			Tabak, ferner Tabakfabrikate (als Frachtgut)	Schlackenwerth	Eger transit (für Sendungen nach Plan)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 3000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden	32·5	Verschieden			
2576			Thon, auch Schieferthon (Thonschiefer), roh, aus Pos. E—20 des Tarifes, Theil I	Rakonitz	Eger	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			33·4	26	7·4			
					Franzensbad				33·3		7·3			
2577			Thonröhren als Frachtgut	Weleslawin	Prag (Smichow)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			10·5	9·0	1·5			Gilt auch in umgekehrter Richtung
			Steinzeugröhren als Frachtgut						11·6	9·0	2·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2578	Buschtěhrader Eisenbahn		Torfmull und Torfstreu als Frachtgut	Kralup	Komotau	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	25·5	20	5·5	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Komotau				25·7	20	5·7			
				Prag (Smichow)	Komotau				26·1	20	6·1			
				Kralup	Saaz				22·7	19	3·7			
				Prag (Bubna)	Saaz				23·0	19	4·0			
				Prag (Smichow)	Saaz				23·5	19	4·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				30·5	20	10·5			
				Prag (Staatsbahnhof)	Saaz				27·8	19	8·8			
				Rakonitz	Eger				30·9	26	4·9			
				Rakonitz	Franzensbad				30·8	26	4·8			
				Saaz	Eger				25·4	25	0·4			
				Saaz	Franzensbad				25·3	25	0·3			
				Sebastiansberg	allen Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn [excl. der Localbahn Krupa-Kolleschowitz und excl. Prag (Staatsbahnhof)]	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden	Gegenwärtig giltige Frachtsätze des Ausnahmetarifes Ib	Verschieden			
2579			Twiste (Baumwollgarne), zwei- oder mehrdrähtige, als Frachtgut	Prag (Bubna)	Falkenau a. d. Eger	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			103·5	73·7	29·8			
				Prag (Bubna)	Königsberg Maria Kulm				110·5	78·2	32·3			
				Prag (Bubna)	Ober-Graslitz				115·5	81·4	34·1			
				Prag (Bubna)	Unter-Graslitz				114·0	80·4	33·6			
				Prag (Smichow)	Falkenau a. d. Eger				105·0	74·6	30·4			
				Prag (Smichow)	Königsberg Maria Kulm				112·0	79·1	32·9			
				Prag (Smichow)	Ober-Graslitz				117·0	82·3	34·7			
				Prag (Smichow)	Unter-Graslitz				115·5	81·4	34·1			
2580			Wein (auch Most) der Pos. W-10, bezw. M-27 des Tarifes, Theil I, [excl. Wein (auch Most) in Fässern]	Kralup	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen			66·5	61	5·5			Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)	Komotau				67·5	61	6·5			
				Prag (Smichow)	Komotau				69·0	61	8·0			
				Prag (Bubna)	Saaz				56·0	55	1·0			
				Prag (Smichow)	Saaz				58·0	55	3·0			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				74·8	61	13·8			
				Prag (Staatsbahnhof)	Saaz				63·3	58	5·3			
				Rakonitz	Eger				91·0	79	12·0			
				Rakonitz	Franzensbad				90·5	79	11·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg	per 100 kg			
									Kreuzer ö. W.					
2581	Buschtěhrader Eisenbahn		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel als Frachtgut (siehe auch die folgende Position)	Brandeisl	Prag (Bubna)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	14·9	12·6	2·3	Im Kartirungswege		
					Prag (Sandthor)				14·2		1·6			
					Prag (Smichow)				15·7		3·1			
				Kaaden Brunnersdorf	Kupferberg				18·4	16·0	2·4			
					Pressnitz Reischdorf				17·6	16·0	1·6			
					Reitzenhain				18·1	15·7	2·4			
					Schmiedeberg				20·0	16·0	4·0			
					Sebastiansberg				17·0	15·7	1·3			
					Sonnenberg				16·7	16·0	0·7			
					Weipert				21·9	16·0	5·9			
				Kladno (Station)	Prag (Bubna)				11·3	8·0	3·3			
					Prag (Sandthor)				10·5	8·0	2·5			
					Prag (Smichow)				12·1	9·0	3·1			
				Komotau	Kupferberg				16·2	15·0	1·2			
					Pressnitz-Reischdorf				15·2	15·0	0·2			
					Reitzenhain				15·7	13·7	2·0			
					Schmiedeberg				17·9	15·0	2·9			
					Sebastiansberg				13·9	13·7	0·2			
					Weipert				20·0	15·0	5·0			
				Tschernowitz	Reitzenhain				14·4	13·7	0·7			
					Schmiedeberg				17·1	15·0	2·1			
					Weipert				19·1	15·0	4·1			
				Unhoscht	Prag (Bubna)				10·3	8·0	2·3			
					Prag (Sandthor)				9·5	8·0	1·5			
					Prag (Smichow)				11·3	9·0	2·3			
2582			Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem Thon); Pflasterziegel, wenn roh und aus gewöhnlichem Ziegelthon gebrannt, an der Oberfläche nicht glasirt und ohne Dessin (mit Ausnahme von „Klinkersteinen“, diese siehe Pos. K-26 des Tarifes, Theil I), ferner Schlackenziegel	Kralup	Komotau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			27·5	20	7·5			Gilt auch in umgekehrter Richtung
				Prag (Bubna)					27·7		7·7			
				Prag (Smichow)					28·1		8·1			
				Kralup	Saaz				24·7	19	5·7			
				Prag (Bubna)					25·0		6·0			
				Prag (Smichow)					25·5		6·5			
				Kralup	Trnowan				24·2	19	5·2			
				Prag (Bubna)					24·5		5·5			
				Prag (Smichow)					24·9		5·9			
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau				33·3	20	13·3			
					Saaz				30·6	19	11·6			
					Trnowan				30·1	19	11·1			
				Rakonitz	Eger				33·4	26	7·4			
					Franzensbad				33·3		7·3			
				Saaz	Eger				27·4	25	2·4			
					Franzensbad				27·3		2·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer ö. W.				
2583	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose], Stärkezucker, Bleizucker) als Frachtgut (siehe auch die folgende Position)	Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Komotau	1. ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen; ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen; ad d) Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach einer ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes gelegenen Station in Mengen von mindestens 10000 kg pro Wagen, bezw. Frachtzahlung hiefür. 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	Verschieden	b) 55 c) 40 d) 31	Verschieden	Im Kartirungswege		Gilt auch in ungekehrter Richtung
				Kralup Prag (Bubna) Prag (Smichow)	Saaz					b) 50 c) 37 d) 29				
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau Saaz					b) 55 c) 40 d) 31 b) 52 c) 38 d) 30				
				Rakonitz	Eger Franzensbad					b) 71 c) 51 d) 37				
				Saaz	Eger Franzensbad					b) — c) 49 d) 36				
2584			Zucker, und zwar Raffinadezucker als Frachtgut	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow)	Annathal Rothau Bleistadt Davidsthal Hartenberg Horatitz Kaaden Brunnersdorf Klingenthal Klösterle Krima Neudorf Kupferberg Michelob Milostin Kounowa Ober-Graslitz Pressnitz Reischdorf Priesen Reitzenhain Satkau Teschnitz Schmiedeberg Sebastiansberg Sonnenberg Trnowan Unter-Graslitz Weipert	1. ad b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; ad c) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen			Verschieden	b) / c) 81·0 62·0 78·5 59·5 76·0 57·0 76·0 57·0 55·0 40·0 62·0 49·0 87·0 68·0 65·5 49·0 72·5 60·5 81·0 68·5 — 37·0 — 37·0 84·5 65·5 78·5 66·5 55·0 40·0 80·0 67·5 — 37·0 85·5 73·5 76·5 64·0 75·5 63·0 50·0 37·0 83·0 64·0 92·0 80·0	Verschieden			
										Kreuzer ö. W.				
2585	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Mauer- und Dachziegel	Kaaden Brunnersdorf	Carlsbad	1. **Mindestverfrachtung von 500 t (à 1000 kg).** 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	16·0	10·0	6·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bis längstens 31. Jänner 1897; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Neudau				13·9	10·0	3·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2586	Buschtěhrader Eisenbahn		Cichorien, fabricirt, Cichorienmehl und andere Kaffeesurrogate als Frachtgut	Komotau (B.E.B.)	Prag (Smichow) B.E.B. loco	1. **Mindestverfrachtung von 400 t (à 1000 kg).** 2. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Erfüllung der übrigen, allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	50·2 kr. ö. W.	40·0 kr. ö. W.	10·2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1897; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
2587	Buschtěhrader Eisenbahn		Mergel (Kalkmergel), auch gemahlen, Muschelkalkmehl (Kalksteinmehl, Muschelkalksteinmehl), sämmtlich zu Dungzwecken als Frachtgut	Trnowan	Kralup, Prag (Bubna), Prag (Smichow) [loco und transit]	1. **Anlieferung eines Minimalquantums von 1500 t (à 1000 kg).** 2. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 3. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen. 4. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	Verschieden	16 kr. ö. W.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens Ende Jänner 1897; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
2588	Buschtěhrader Eisenbahn		Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, dann Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Für in Saaz B.E.B. über fremde Eisenbahnen anlangende und daselbst in die gepachteten Bahnmagazine eingelagerte Sendungen wird in dem Masse, als innerhalb der nächsten 100 Tage aus dem betreffenden Magazin solche Sendungen verladen und auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 70 Kilometer befördert werden, bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 von der tarifmässig eingehobenen Manipulationsgebühr per 4 kr. ö. W. für 100 kg 3 kr. ö. W. für 100 kg gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Saaz B.E.B. und auf dieselbe Firma als Versenderin lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe für den Transport ab Saaz B.E.B. rückvergütet, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits besorgt wurde. Die Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt; dieselben müssen spätestens innerhalb eines Monats nach erfolgter Expedition ab Saaz B.E.B. bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden.										
2589	Buschtěhrader Eisenbahn		Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, dann Malz bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Für in Prag (Smichow) B.E.B. über die Prager Verbindungsbahn anlangende und daselbst in die gepachteten Bahnmagazine eingelagerte Sendungen wird in dem Masse, als innerhalb der nächsten 100 Tage aus dem betreffenden Magazin solche Sendungen verladen und auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 100 Kilometer befördert werden, bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896 die tarifmässig eingehobene Manipulationsgebühr von 4 kr. ö. W. für 100 kg gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis Prag (Smichow) B.E.B. und auf dieselbe Firma als Versenderin lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe für den Transport ab Prag (Smichow) B.E.B. rückvergütet, wenn die Ausladung und Verladung parteiseits ausgeführt wurde. Die Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt; dieselben müssen spätestens innerhalb eines Monats nach erfolgter Expedition ab Prag (Smichow) B.E.B. bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn eingereicht werden.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen *)	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg ad a)	ad b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg ad a)	ad b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg ad a)	ad b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.								
2590	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	1. Stationen der B.E.B.		1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. 90 pCt. des Rohzuckers müssen als Raffinadzucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes von Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik), bezw. Schönpriesen per Bahn oder Schiff nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden. 3. Aufrechthaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Tarif, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juli 1894; Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1895; Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen							Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, über den Transport bis Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen; ferner Original-Aufnahmsscheine oder bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Schiffsconnossements, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, über den Transport ab Aussig, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und müssen längstens bis Ende Jänner 1898 vorgelegt werden	*) In diesen Relationen bestehen für Rohzucker keine directen Frachtsätze
				Krupa	a) Aussig (A.T.E.); b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				44·5	45·5	41·0	44·0	3·5	1·5			
				Rakonitz					49·5	50·5	46·0	49·0	3·5	1·5			
				Saaz					27·5	28·5	24·0	27·0	3·5	1·5			
				Zakolan	a) Aussig (St.E.G.); b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				*)	*)	30·0	33·0	—	—			
				2. Stationen der k.k.St.B. α) der Hauptlinien:													
				Beraun	a) Aussig (A.T.E., Oe.N.W.B. oder St.E.G.); b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				53·5	56·5	41·0	44·0	12·5	12·5			
				Zditz					55·5	58·5	42·0	45·0	13·5	13·5			
				Ouřinoves	a) Aussig (Oe.N.W.B. od. St.E.G.); b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				50·5	53·5	39·0	42·0	11·5	11·5			
				Radotin					47·5	50·5	38·0	41·0	9·5	9·5			
				Budweis	a) Aussig (A.T.E.); b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				74·5	77·5	53·0	53·0	21·5	24·5			
				Chlumčan					25·5	26·5	21·0	24·0	4·5	2·5			
				Klobuk					29·5	30·5	26·0	29·0	3·5	1·5			
				Kriegern					34·5	35·5	29·0	32·0	5·5	3·5			
				Laun					25·5	26·5	21·0	24·0	4·5	2·5			
				Leneschitz					22·5	23·5	20·0	23·0	2·5	0·5			
				Perutz					29·5	30·5	26·0	29·0	3·5	1·5			
				Postelberg					22·5	23·5	20·0	23·0	2·5	0·5			
				Saaz					27·5	28·5	24·0	27·0	3·5	1·5			
				Schlan					34·5	35·5	29·0	32·0	5·5	3·5			
				Swoleňowes					36·5	—	30·0	—	6·5	—			
				Zlonitz					32·5	33·5	27·0	30·0	5·5	3·5			
				β) der Localbahnen:													
				Hawran	a) Aussig (A.T.E.); b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				28·0	29·0	24·0	27·0	4·0	2·0			
				Hospozin					40·5	41·5	35·0	38·0	5·5	3·5			
				Hohentrebetitsch					32·5	33·5	29·0	32·0	3·5	1·5			
				Radonitz					40·5	41·5	37·1	40·1	3·4	1·4			
				Schönhof					33·0	34·0	29·5	32·5	3·5	1·5			
				Modřan	a) Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.); b) Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				54·5	57·5	47·2	50·2	7·3	7·3			
				3. Stationen der St.E.G.													
				Svoleňoves	a) Aussig (St.E.G.)				36·5	—	30·0	—	6·5	—			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2591	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Körbe, neue, leere, dann Korbgeflechte (einschliesslich neuer Packkörbe), Wagenkörbe und Korbmöbel	Krakau transito (für Sendungen von Rozwadów)	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	371·5 kr.	161 kr.	210·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Krakau transito (für Sendungen von Bochnia)					371·5 kr.	172 kr.	199·5 kr.			
2592	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhältige Converterschlacken, aus alten Lagern herrührend (daher mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe	Prevali	Wien Nordbahnhof transit (für Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze)	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen. Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der königl. preussischen Staatsbahnen, oder, insoweit dieselben von Stationen der Südbahn und Graz-Köflacher Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn bei den Sendungen nach den Oberschlesischen Stationen Aufladen und bei den Sendungen nach M.-Ostrau, Ostrau Montanbahn und Schönbrunn Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	53 kr.		Im Kartirungswege		Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen
				Neuberg-Hochöfen	M.-Ostrau, Ostrau Montanbahn und Schönbrunn					57				
				Kindberg						55				
				Graz						64				
				Prevali						82				
				Storè						81				
				Köflach (für Sendungen aus den Eisenwerken in Gradenberg und Pichling)						78				
				Lieboch						72·3				
				Wies						90·6				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2598	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisenschlacken, als: Frischfeuer-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken, aus alten Lagern herrührend (daher mit Ausnahme von frischen Schlacken), mit der Bestimmung zum Hochofenbetriebe	Neuberg-Hochöfen	Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze	(see below)	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Nachtrag VI vom 1. Jänner 1896 zum Verbandsgütertarife Theil II, Heft 3, bezw. Theil II, Heft 1, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1896	Verschieden	Verschieden	Markpfennig 5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	(see below)
				Kindberg							7			
				Graz loco und trs. (letzteres für Sendungen aus den Eisenwerken in Gradenberg und Pichling, Station Köflach, dann von den Stationen Lieboch und Wies)							17			
				Storè							24			
				Wien Nordbahnhof trs. (für Sendungen von Prevali)							5			
				Prevali	Wien Nordbahnhof trs. (für Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze)			Publication in der vorhergehenden Ordnungsnummer	kr. 53	kr. 41·5	kr. 11·5			
				Neuberg-Hochöfen	M.-Ostrau, Ostrau Montanbahn und Schönbrunn				57	55·8	1·2			
				Kindberg					55	53·8	1·2			
				Graz					64	55·6	8·4			
				Prevali					82	69·3	12·7			
				Storè					81	68·5	12·5			
				Köflach (für Sendungen aus den Eisenwerken in Gradenburg und Pichling)					78	69·6	8·4			
				Lieboch					72·3	63·9	8·4			
				Wies					90·6	82·2	8·4			

Bedingungen: **Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 8000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt“ des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Bestimmungsstationen von Neuberg-Hochöfen, Kindberg, Graz und Storè auf Grund der im Ausnahmetarife Nr. 3 B, Nachtrag VI vom 1. Jänner 1896 zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vorgesehenen directen Frachtsätze, von Köflach, Lieboch und Wies bis Graz im Localverkehre und ab Graz auf Grund der im verzeichneten Ausnahmetarife Nr. 3 B bestehenden directen Frachtsätze, dann von Prevali bis Wien Nordbahnhof trs. auf Grund des bezüglichen in der vorhergehenden Ordnungsnummer publicirten Kartirungs-Frachtsatzes, und ab Wien Nordbahnhof trs. auf Grund der im Ausnahmetarife Nr. 59 zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1896 bestehenden directen Frachtsätze, und der Sendungen nach M.-Ostrau, Ostrau Montanbahn und Schönbrunn auf Grund der bezüglichen in der vorhergehenden Ordnungsnummer verlautbarten directen Kartirungs-Frachtsätze; thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen, oder, insoweit dieselben von Stationen der Südbahn und Graz-Köflacher Eisenbahn stammen, in Contingentwagen mit der Südbahn; bei den Sendungen nach den oberschlesischen Stationen Aufladen und bei den Sendungen nach M.-Ostrau, Ostrau Montanbahn und Schönbrunn Auf- und Abladen durch Parteiorgane

Besondere Bemerkungen: Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten. Für bei dieser Umladung in Folge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehende Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen. Die für die Sendungen von Kindberg, Graz loco und transito, dann Storè zugestandenen Frachtnachlässe werden um die jefalls nach dem Stande der österr. Währung bestehenden tarifmässigen Coursdifferenzen vermindert, bezw. erhöht, wenn die bezüglichen tarifmässigen Frachtsätze um diese Coursdifferenzen gekürzt, bezw. erhöht werden. An dem Zugeständnisse von Neuberg-Hochöfen ist die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen nicht betheiligt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2594	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Holz des Specialtarifes 2 und Brennholz	Rouschtka	Weisskirchen L.B. loco und trs.	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	Verschied.	12·5	Verschied.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die ermässigten Einheitssätze nach Wall.-Meseritsch trs. ad 6. werden stets, insoweit nicht die bedungene Minimalgebühr erhoben wird, für die ganze Transportstrecke und nicht zonenmässig berechnet. Hiebei findet der für 76 km auf Grund des Einheitssatzes von 0·261 kr. pro 100 kg und 1 km entfallende ermässigte Total-Frachtsatz für Distanzen unter 76 km insolange Anwendung, als nicht der ermässigte Total-Frachtsatz auf Grund der wirklichen Distanz und des Einheitssatzes von 0·288 kr. pro 100 kg und 1 km fix sich niedriger stellt
					Wall.-Meseritsch loco und trs.				6·3	5·3	1·0			
					Krasna				Verschied.	6·5	Verschied.			
				Jablunka	Weisskirchen L.B. loco und trs.				Verschied.	15·2	Verschied.			
					Wall.-Meseritsch loco und trs.				8·3	7·1	1·2			
				Wsetin	Weisskirchen L.B. loco und trs.				Verschied.	17·3	Verschied.			
					Wall.-Meseritsch loco und trs.				11·1	9·2	1·9			
					Krasna				Verschied.	9·7	Verschied.			
				Wall.-Meseritsch loco und trs.	Wsetin				11·1	9·2	1·9			
				Rožnau	Krasna				9·1	7·6	1·5			
				Zaschau					6·7	5·3	1·4			
			2. Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Rouschtka (bezw. vice versa)	Neutitschein K.F.N.B.				Verschied.	12·5	Verschied.			
			3. Grubenholz	Wsetin	Weisskirchen L.B. trs.				23·2	14·5	8·7			
			4. Brennholz	Rouschtka	Neutitschein K.F.N.B.				16·8	11·9	4·9			
				Rožnau					19·3	14·2	5·1			
				Zaschau					16·9	11·9	5·0			
			5. Sägespäne	Rouschtka	Weisskirchen L.B. loco und trs.				18·4	11·9	6·5			
					Wall.-Meseritsch trs.				6·3	4·1	2·2			
					Neutitschein K.F.N.B.				20·0	11·9	8·1			
			6. Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes (excl. Grubenholz), insoweit selbes nach Specialtarif 2 tarifirt wird	Weisskirchen L.B. loco und trs.	Rouschtka				18·9	11·8	7·1			
				Wall.-Meseritsch trs.					6·3	5·3	1·0			
				Weisskirchen L.B. loco und trs.	Wsetin				23·7	14·5	9·2			
				Wall.-Meseritsch trs.					11·1	8·3	2·8			
				Wsetin	Rouschtka				8·3	6·3	2·0			
				Rožnau					14·5	9·3	5·2			
				Zaschau					11·7	8·3	3·4			
				Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	Wall.-Meseritsch trs. (für Rouschtka und Wsetin)					Von 1—75 km 0·288 kr. „ 76—100 km 0·261 kr. pro 100 kg und 1 km fix. In minimo wird pro 100 kg eine Gebühr von 4 kr. eingehoben				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2595	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schleifholz (Pos. H—20, 8 der Güterclassification des Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893	Ustron	Friedek-Mistek transito (für Rattimau)	**Nachweisung eines Minimal-Vnrfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen an die Cellulosefabrik in Rattimau adressirt sein und von derselben bezogen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	18·5 kr.	15·6 kr.	2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2596	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-)Holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang, dann Schleifholz bis zu 6·3 m lang	Teschen transito (für Sendungen von Csacza, Kisutcza-Ujhely und Zsolna)	Friedek-Mistek transito (für Sendungen nach Rattimau)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen an die Cellulosefabrik in Rattimau adressirt sein und von derselben bezogen werden	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	8·9 kr.	6·9 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
2597	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Papier aller Art zum Export	Wadowice	Dzieditz transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	22·9 kr.	14 kr.	8·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg a)	b)	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg) a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg) a)	b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2598	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Packpapier und Pappendeckel 1. bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bielitz transito (für Sendungen von Wadowice)	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Allgemeinen, mit Ausnahme für Sendungen in der Strecke Bielitz transit-Střebetitz incl.	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen in der Strecke Wadowice—Bielitz per Bahn und zu den bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Frachtsätze der Classe A aus dem nebenbezeichneten Localtarife		Verschieden		6 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, welche einen Rückvergütungsstempel von Seiten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses ad 1. die tarifmässigen Frachtsätze eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt
			2. bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg		Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Ausschluss der Localbahnstrecken						0·41 kr. per 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. per 100 kg						
2599	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Reis, geschält und ungeschält, dann Reismehl, Reisstaub (Reishülsen), auch Reiskleie	a) Triest b) Fiume	Frankstadt a. R.	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandtarifes und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarif (Ausnahmetarif XV)	Kreuzer ö. W. (incl. Mgb., bezw. Steuer) 149	154	137	142	12	12	Im Kartirungswege		
					Friedek-Mistek				155	160			18	18			
					Friedland				152	158			15	16			
					Mähr.-Ostrau				153	159			16	17			
					Olmütz				143	148			6	6			
					Prerau				139	143			2	1			
					Prossnitz				150	151			13	9			
					Schönbrunn				154	160			17	18			
					Sternberg				149	152			12	10			
					Troppau				154	159			17	17			
					Wall.-Meseritsch				143	148			6	6			
					Weisskirchen				144	149			7	7			
					Zauchtel				149	154			12	12			
		k. k. österr. Staatsbahnen			Eisenberg a.d.M.				165	169	155	166	10	3			
					Freudenthal				155	175	155	165	—	10			
					Hannsdorf				167	172	157	170	10	2			
					Heilendorf				164	172	152	166	12	6			
					Heinrichsthal				172	179	159	173	13	6			
					Jägerndorf				148	171	147	155	1	16			
					Mähr.-Schönberg				156	165	151	160	5	5			
					Römerstadt				172	177	163	173	9	4			
					Würbenthal				180	185	167	173	13	12			
					Ziegenhals				157	180	155	168	2	12			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2600	K. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben	Bares (siehe die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz). Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach Peri und Bayern, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Samač, Gunja-Brčka und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren	Peri*)	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Bares-Pakraczer Bahn in Bares einlangen. *) Der Frachtsatz für Peri gelangt nur für Sendungen zur Anwendung, welche nach westlich der Linie Padua—Bologna—Spezia gelegenen Stationen bestimmt sind. **) Nach Stationen der kgl. Bayer. Staatsbahnen und nach Passau werden die nebenstehend unter a) angeführten Nachlässe, bezw. der unter a) angeführte ermässigte Frachtsatz nur für per Schiff via Draueck nach Bares gelangte Sendungen, die unter b) angeführten Nachlässe, bezw. der zugestandene Frachtsatz unter b) für von westlich Draueck und mittelst der Bares-Pakraczer Bahn nach Bares gelangte Sendungen gewährt	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Tarif für den Oester.-Ungar.-Italien. Güterverkehr vom 1. October 1887	Francs 27·90 pro Tonne 1000 kg	Francs 17·90 pro Tonne 1000 kg	Francs 10 pro Tonne 1000 kg		Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. der Bahnfrachtbriefe nach Bares, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	**Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1896 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife**
					Folgenden Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen)**			Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif. Theil IV, Heft 2 vom 1. August 1893 (Frachtsätze der Abtheilungen b) und c)	Verschieden	Verschieden	Mark pro 100 kg a) | b)	Im Rückvergütungswege		
					Augsburg, Dachau, Günzach, München C.B., München O.B., München S.B. und Neuulm						0·64 0·39			
					Bruckmühl, Hausham, Holzkirchen, Kirchseeon, Miessbach und Rosenheim						0·64 0·26			
					Donauwörth und Nördlingen						0·64 0·52			
					Freilassing, Teisendorf und Traunstein						0·38 0·30			
					Freising						0·58 0·58			
					Röthenbach b. Lindau						0·54 0·36			
					Kempten						0·60 0·38			
					Kulmbach und Probstzella						0·58 0·48			
					Landshut						0·51 0·51			
					Lichtenfels und Meiningen						0·61 0·52			
					Marktl						0·45 0·35			
					Mittersendling und Penzberg						0·64 0·29			
					Passau**)			Localtarife		a) 77·5 b) 80 kr. ö. W. pro 100 kg incl. ungar. Steuer und incl. Aufladegebühr	Verschieden			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2601	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben	Barcs (siehe die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz). Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind Sendungen, welche von Jassenovač, Brod, Bosna-Brod, Šamač, Gunja-Brčka und Mitrovic stammen	Stationen der Französichen Ostbahn, ferner nach Bregenz transit und Buchs transit, mit der Bestimmung nach Südfrankreich	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierräderigen Wagen, bezw. Einhaltung der in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakraczer Bahn in Barcs einlangen	Vom 1. Jänner 1896 bis 31. December 1896	Oest.-Ung.-Französ. Verbandstarif, Theil IV, Heft 2, vom 1. Juli 1894, bezw. Oest.-Ung.-Schweizer. Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft vom 1. Juni 1894 (Frachtsätze der Serie 2)	Verschieden	Verschieden	Frcs. 5·50 pro Tonne 1000 kg, bezw. 55 Centimes pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und den Wassertransport nachweisende Original-Schiffspapiere, bezw. die Bahnfrachtbriefe nach Barcs, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1896 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife
					Den im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Verbandstarife, Theil IV, 2. Heft, enthaltenen Stationen			Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil IV, 2. Heft vom 1. Juni 1894 (Frachtsätze der Serie 2)			45 Centimes pro 100 kg			
					Den im Oest.-Ung.-Süddeutschen Verbandstarife, Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen			Oest.-Ung.-Südd. Verbandstarif, Theil IV, Tarifheft Nr. 2, vom 1. October 1887 (Frachtsätze der Abtheilungen b) und c)			Mark 0·45 pro 100 kg			
2602	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eichen-, Rusten- und Eschenklötze, sowie andere Rundhölzer, ausnahmlich jener Holzgattungen, welche nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind	Barcs (Wasserprovenienz)	Passau via Leoben	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen (auch Schutzwagen). Die Sendungen müssen nach Barcs per Schiff gelangt sein. Das Aufladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden, je nach der Länge der Klötze	68 kr. ö. W. incl. ungar. Steuer	Verschieden, je nach der Länge der Klötze	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2603	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben	Sziszek via Leoben	Passau transit mit der Bestimmung nach Belgien, ferner nach Würzburg oder Wernfeld	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen mit directen nach belgischen Stationen, bezw. nach Würzburg oder Wernfeld lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen der Sendungen in die Eisenbahnwagen obliegt der Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896; hinsichtlich der Sendungen nach Würzburg und Wernfeld nur während offener Schiffahrt auf der Save und der Donau	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	90 kr. ö. W. incl. ungar. Steuer	Besteht kein directer Frachtsatz	Kartirung		
2604	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische	Szabolcs und Grube	Pola	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen für Zwecke der k. und k. Kriegsmarine in Pola bestimmt sein und hat deren Aufgabe auf Grund der Bestimmungen des für die ungarischen Eisenbahnen giltigen Militärtarifes, Abschnitt I, Alinea 1 oder 2, mittelst von der aufgebenden Militärbehörde entsprechend ausgefertigter Frachtbriefe zu erfolgen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die einschlägigen Bestimmungen der Auf- und Abgabsbahn	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	222·8 Heller incl. ungar. Steuer	169 Heller incl. ungar. Steuer	53·8 Heller	Im Kartirungswege		
2605	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mineralkohle	Markt-Tüffer	Assling	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	77 Heller	62 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2606	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Farbwaaren	Bregenz transit	Triest	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Bei Aufgabe in geringeren Mengen müssen die betreffenden Sendungen als Theil einer Sammelladung, à 10 Tonnen in einem Wagen, zur Beförderung kommen. Auf diese Sendungen haben die Bestimmungen für den Südösterr.-Ungar.-Schweizerischen Grenzverkehr Anwendung zu finden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Südösterr.-Ungar.-Schweizer. Grenzverkehr	Centimes pro 100 kg 305	275	30	Kartirung		
					Fiume				353	323	30			
2607	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Reiskleie und Reisfuttermehl	Triest und Fiume	Kufstein transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen im Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehre nach über München hinaus gelegenen deutschen Stationen zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr	Verschieden	21·33 Francs pro Tonne — 1000 kg	Verschieden	Rückvergütung	Gegen auf reclamirende Firma als Versenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
2608	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	**Ergänzung.** Die in den Verordnungsblättern Nr. 145 vom 14. December 1895 sub Pos. 2344 und Nr. 148 vom 21. December 1895 sub Pos. 2487 veröffentlichten Frachtsätze für Petroleum und Mineral-Schmieröl von Triest nach bayerischen Stationen gelten unter sonst gleichen Bedingungen auch ab Fiume.											
2609	Böhm. Nordbahn		a) Locomotive; b) Locomotiv- und Wagenbestandtheile	Kralup und umgekehrt	Neratovic	Regiegüter der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localgütertarif vom 15. August 1889		a) 0·13 kr.; b) 0·20 kr. pro 100 kg und 1 km plus 2 kr. Manip.-Gebühr		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1897	
2610	Böhm. Nordbahn		Für die zur Erweiterung einer Fabrik in Jungbunzlau dienenden Baumaterialien gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Wagenladungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896, die im Ausnahmetarife 21 des Localgütertarifes der B.N.B. vorgesehene 50percentige Ermässigung der officiellen Frachtsätze bis Jungbunzlau zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.											

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6		7	8
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
					von	nach		
2	Nr. 146 17. December 1895	2384	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rübensamen russischer Herkunft	Brody (Bhf.) transit Nowosielitza (Bhf.) transit Podwołoczyska (Bhf.) transit	Bis zum Schnittpunkte (Schnitt-Tafel A des Ausnahmetarifes 7 A, bezw. des allgemeinen Classentarifes [Specialtarif A$_2$] für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr)	—	Tritt als gegenstandslos nicht in Wirksamkeit, nachdem in den mit Kundmachungen im Verordnungs-Blatte Nr. 63 vom 30. Mai 1895, fortlaufende Nr. 385, Seite 999 und in Nr. 78 vom 6. Juli 1895, fortlaufende Nr. 468, Seite 1222, eingeführten Frachtsätzen für Rübensamentransporte aus Russland die in der hier aufgehobenen Kundmachung publicirten ermässigten Schnittsätze ohnehin eingerechnet sind

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k k. General-Direction beabsichtigt, die

Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel

für die schmalspurige Ybbsthal-Bahn mit 76 cm Spurweite im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

1. 2 Stück Personenwagen II./III. Classe der Serie B Ci.
2. 4 „ Personenwagen III. Classe der Serie Ci.
3. 2 „ Dienstwagen der Serie D F.
4. 8 „ gedeckte Güterwagen der Serie G.
5. 8 „ Kohlenwagen der Serie K.
6. 4 „ offene Güterwagen der Serie J n.
7. 4 „ „ „ der Serie J h n.

Sämmtliche Wagen erhalten Räderpaare mit Radscheiben aus Flusseisen, Achsen aus Martinflussstahl, Radreifen aus Martinflussstahl.

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Wagen für die Ybbsthal-Bahn“ bis zum **13. Jänner 1896**, Mittags 1 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind unter genauer Bezeichnung der Gattung und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge einschliesslich der completen Ausrüstung, und zwar sowohl für jede Wagengattung mit Spindel- und automatischer Vacuumbremse, als auch ohne Bremse mit Vaccuumleitung per Stück in österr. Währung Noten (Ziffer und Schrift) franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc. loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anzugeben. Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnnngen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je einem 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen und Radscheiben anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende Februar 1896 im Worte bleibt.

Die Personen- und Dienstwagen sind spätestens Ende Mai, die Güterwagen spätestens Ende April 1896 zur Ablieferung zu bringen.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikel 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im December 1895. *Z. 189.259.*

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen beabsichtigt, die Lieferung und Aufstellung von **14 Stück Waggonbrückenwaagen ohne Geleiseunterbrechung** mit 25.000 kg Tragfähigkeit, 6·0 m langer Brücke, Registrirvorrichtung und Semaphor im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Diese Brückenwaagen sind franco Waggon irgend einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu liefern und in nachfolgend angeführten Stationen der im Baue befindlichen Linien betriebsfähig aufzustellen, und zwar:

Abtheilung I, in den Stationen Nieder-Lindewiese, Setzdorf, Friedeberg und Barzdorf der Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf bis 15. Mai 1896.

Abtheilung II, in den Stationen Skomorocky, Lipica dolna, Podwysokie, Mieczyszow, Potutorg, Krzywe, Kosowa und Denysow der Linie Halicz—Ostrów bis 1. September 1896, und

Abtheilung III, in den Stationen Ostrów und Trembowla der Linie Tarnopol—Kopyczynce bis 15. September 1896.

Die Lieferung hat auf Grund der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare nnd Lieferungsbedingnisse der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, zu erfolgen, welche nebst den Bestimmungen für die Offertabgabe bei der Fachabtheilung 2 der k. k. General-Direction (Wien, Westbahnhof) und bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen Olmütz, Krakau und Lemberg eingesehen und gegen Vergütung der Kosten auch behoben werden können.

Die Construction der Brückenwaage bleibt dem Offerenten überlassen.

Die auf diese Lieferung Bezug habenden Offerte sammt Beilagen sind unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Offert für die Lieferung von Waggonbrückenwaagen" bis längstens 13. Jänner 1896, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Offerte erfolgt an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags bei der Fachabtheilung 2 der k. k. General-Direction, und steht es den Offerenten frei, hiebei anwesend zu sein.

Der Offertleger hat für sein Offert bis zum 16. Februar 1896 im Worte zu verbleiben und für den Fall der Annahme desselben eine Caution zu erlegen, deren Höhe 5 pCt. des Werthes der Lieferung beträgt.

Wien, im December 1895.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im Juni, beziehungsweise August 1896 zur Eröffnung kommenden Localbahnen Nieder-Lindewiese—Barzdorf und Niklasdorf-Zuckmantel wird die Lieferung der erforderlichen Inventargegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximat. Kostenbetrag fl.	Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximat. Kostenbetrag fl.
I	Einfache angestrichene und unangestrichene Möbel	1.500		Uebertrag	15.850
II	Feinere Möbel mit Anstrich	1.740	XVI	Eiserne Möbel	400
III	Harte gebeizte und polirte und amerikanisch fournirte Möbel	2.000	XVII	Gestählte Werkzeuge, metallene Kurzwaaren und Werkzeug-Garnituren	650
IV	Gepolsterte Ruhebetten	200	XVIII	Winden	90
V	Uhren	350	XIX	Wagendecktücher	1.000
VI	Eiserne Oberbau- und andere Werkzeuge und Ballenkarren	800	XX	Bettgarnituren und Leinenwaaren	200
VII	Hölzerne Werkzeuge, Geräthe und Karren	1.400	XXI	Bürstenbinderwaaren	160
VIII	Schiebtruhen	200	XXII	Luster und Lampen	650
IX	Wasserbottiche	200	XXIII	Feilen	10
X	Laternen	1.200	XXIV	Seilerwaaren	100
XI	Spenglerwaaren, exclusive Laternen	1.130	XXV	Glocken und Metallguss	250
XII	Gusseiserne Laternensäulen	850	XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	280
XIII	Cassen, Billetkasten, Plombirzangen	1.450	XXVII	Gitter und Siebwaaren	90
XIV	Feuerspritzen	1.580	XXVIII	Zeichnen- oder Schreibrequisiten und Signalhörner	130
XV	Decimal- und Centimalwaagen	1.250	XXIX	Stempel und Siegel	50
			XXX	Wechsellaternen	600
	Fürtrag	15.850		Summe	20.510

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände **müssen verpackt inclusive aller Nebenspesen und franco einer Station der k. k. Staatsbahnen,** und zwar: für die Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf bis 1. Mai 1896 und jene für die Linie Niklasdorf—Zuckmantel bis 1. Juli 1896 geliefert werden.

Offert-Formularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bestimmungen für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Olmütz und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Freiwaldau eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote, welche sich auf mehrere oder einzelne der ad I—XXX verzeichneten Gegenstände beziehen dürfen, sind unter Benützung der vorgeschriebenen Offert-Formularien versiegelt spätestens bis **20. Jänner 1896,** 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Offerenten haben 6 Wochen vom obigen Einreichungstermin ab im Worte zu bleiben.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gefertigten General-Direction stattfinden.

Es steht den Offenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im December 1895.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 151. Wien, 31. December 1895. VIII. Jahrgang.

Des hohen Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 4. Jänner 1896 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vom 12. December 1895,*) betreffend Bestimmungen über die Beförderung von gefährlichen, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenständen, sowie von ätzenden Stoffen auf der Elbe von Melnik bis zur österreichisch-deutschen Grenze.

Nachstehende, mit der kaiserlich deutschen Regierung vereinbarte Bestimmungen, betreffend die Beförderung von feuergefährlichen, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenständen, sowie von ätzenden Stoffen auf der Elbe vom Zusammenflusse der Kleinen Elbe und der Moldau bei Melnik bis zur österreichisch-deutschen Grenze, werden mit dem Beifügen bekannt gemacht, dass dieselben am 1. Jänner 1896 in Kraft treten.

§ 1.

Als feuergefährlich im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Gegenstände:

a) Rohpetroleum und dessen Destillationsproducte (Petroleumäther, Gasolin, Neolin, Benzin, Ligroin, Naphtha, Petroleumessenz, gereinigtes Petroleum, Putzöl u. s. w.);
b) die aus Theer oder Theerölen (Steinkohlen- und Braunkohlentheer) bereiteten flüchtigen Stoffe;
c) Schwefeläther (Aethyläther), Kollodium und Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol);
d) rothe rauchende Salpetersäure;
e) weisser und gelber, sowie rother (amorpher) Phospor;
f) Bucher'sche Feuerlöschdosen.

Als ätzende Stoffe im Sinne dieser Verordnung gelten flüssige Mineralsäuren (Schwefelsäure, Salpetersäure und Salzsäure).

A. Feuergefährliche Gegenstände.

§ 2.

1. Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 175 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von mindestens 0·780 hat oder bei einem Barometerstande von 760 mm (auf die Meereshöhe reducirt) im Abel'schen Apparat nicht unter 21 Grad Celsius entzündliche Dämpfe gibt (Test-Petroleum);

2. die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte specifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.);

3. ferner Steinkohlentheeröle, die ein geringeres specifisches Gewicht als 1·0 haben (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol etc.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol)

dürfen auf der Elbe, sofern nicht besonders dazu construirte Kastenschiffe zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

entweder

a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,
oder
b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,
oder
c) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
   aa) werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holz-

*) Enthalten in dem am 22. December 1895 ausgegebenen LXXXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 190.

kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein;

bb) bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf bei Verwendung von Glasgefässen 60 kg und bei Verwendung von Gefässen aus Steinzeug 75 kg nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche § 11.

§ 3.

Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphtha und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha, sofern diese Stoffe bei 17·5 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als 0·680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl), dürfen auf der Elbe, sofern nicht besonders dazu construirte Kastenschiffe zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

entweder

a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,

oder

b) in dichten, widerstandsfähigen Metallgefässen,

oder

c) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein;

bb) bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf 40 kg nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche § 11.

Jedes einzelne Collo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift „Mit der Hand zu tragen“ zu erhalten.

§ 4.

Petroleumäther (Gasolin, Neolin etc.) und ähnliche aus Petroleumnaphtha oder Braunkohlentheer bereitete, leicht entzündliche Producte, sofern diese Stoffe bei 17·5 Grad Celsius ein specifisches Gewicht von 0·680 oder weniger haben, dürfen auf der Elbe nur befördert werden:

entweder

a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,

oder

b) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

bb) bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf 40 kg nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche § 11.

Jedes einzelne Collo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift „Mit der Hand zu tragen“ zu erhalten.

§ 5.

Schwefeläther (Aethyläther) darf auf der Elbe nur befördert werden:

entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem oder geschweisstem Eisenblech mit höchstens 500 kg Inhalt,

oder

2. in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas von höchstens 60 kg Bruttogewicht, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:

a) werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

b) bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder ähnlichem Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche § 11.

§ 6.

Kollodium darf nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muss:

1. werden mehrere Gefässe mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, In-

fusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf 60 kg nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche § 11.

§ 7.

Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) darf nur befördert werden:

entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 kg Inhalt,

oder

2. in Blechgefässen von höchstens 75 kg brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen verpackt sein,

oder

3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen eingefüttert sind.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche § 11.

§ 8.

Die Beförderung der rothen rauchenden Salpetersäure unterliegt folgenden Vorschriften:

Falls dieselbe in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein. Die Ballons und Flaschen müssen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter, trockenerdiger Substanzen umgeben sein.

Falls dieselbe in Metallbehältern versendet wird, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche § 11.

§ 9.

Weisser und gelber Phosphor muss mit Wasser umgeben in Blechbüchsen, welche höchstens 30 kg fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 kg wiegen und müssen äusserlich als „gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend“ und mit „oben“ bezeichnet sein.

Rother (amorpher) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen und müssen äusserlich als „rothen Phosphor enthaltend“ bezeichnet sein.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche § 11.

§ 10.

Bucher'sche Feuerlöschdosen dürfen nur in blechernen Hülsen befördert werden. Diese Hülsen müssen in Kisten eingestellt werden, welche höchstens 10 kg fassen und inwendig mit Papier verklebt sind. Diese Kisten müssen sodann in grössere, gleichfalls mit Papier ausgeklebte Kisten verpackt werden.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche § 11.

§ 11.

Falls die in den §§ 2 bis 6 aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als 10 kg zum Versandt kommen, ist es gestattet, sie sowohl mit einander als mit anderen, weder zu den Sprengstoffen, noch zu den ätzenden Stoffen (§ 1), noch auch zu den in den §§ 7 bis 10 genannten feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Sie müssen dabei in dicht verschlossenen Behältern der in den §§ 2 bis 6 genannten Art mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet sein.

Die rothe rauchende Salpetersäure darf in der gleichen Menge und in der gleichen Weise nur mit gleichen Mengen anderer Mineralsäuren, und mit anderen, weder zu den Sprengstoffen, noch zu den Aetzalkalien, noch zu den feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück vereinigt werden.

Schwefelkohlenstoff (§ 7) im Gewichte von höchstens 2 kg darf mit anderen, weder zu den Sprengstoffen, noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen zu einem Frachtstücke vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstückes in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Substanzen fest eingebettet ist.

Die Vereinigung von Phosphor und Bucher'schen Feuerlöschdosen mit anderen Gegenständen zu einem Frachtstück ist auch in kleinen Mengen nicht statthaft.

§ 12.

Die in den §§ 2 bis 11 genannten Behälter (Gefässe aus Metall, Fässer, Kisten, Kübel und Körbe) müssen auf den Schiffen so verstaut sein, dass sie weder an einander stossen, noch herabfallen können.

§ 13.

Feuergefährliche Gegenstände dürfen auf Dampfschiffen nur auf dem Verdeck verladen werden; wenn das Schiff zur Personenbeförderung dient, ist der betreffende Theil des Verdecks für die Passagiere abzusperren.

Auf Flössen dürfen feuergefährliche Gegenstände nicht verladen werden.

§ 14.

Schiffsräume, in welchen feuergefährliche Gegenstände untergebracht sind, dürfen nur mit Sicherheitslampen betreten, und es darf in ihnen nicht geraucht werden. Liegen solche Räume unter Deck, so müssen sie in wirksamer Weise gelüftet werden.

Offenes Feuer darf auf Fahrzeugen, welche feuergefährliche Gegenstände geladen haben, nicht brennen.

Auf Deck verladene feuergefährliche Gegenstände sind mit dichtschliessenden Plantüchern bedeckt zu halten.

§ 15.

Fahrzeuge, welche feuergefährliche Stoffe geladen haben, sollen bei Tag eine blaue Flagge mit einem grossen weissen F (lateinische Druckschrift), bei Nacht eine blaue Laterne führen; dieselben müssen mindestens 4 m über Bord am Maste oder an einer Stange befestigt sein.

Solche Fahrzeuge dürfen nur in einer Entfernung von mindestens 150 m von anderen Fahrzeugen oder von bewohnten Gebäuden anlegen, sofern nicht von der Hafenbehörde und ausserhalb der Häfen von der zuständigen Polizeibehörde das Anlegen in einer grösseren Entfernung vorgeschrieben oder in einer kleineren Entfernung gestattet wird.

Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf Fahrzeuge, welche nur kleine Mengen (bis zu 10 kg, bezw. bei Schwefelkohlenstoff bis zu 2 kg, vergl. § 11) der einzelnen feuergefährlichen Stoffe, sei es in vorschriftsmässiger Einzelpackung, sei es in vorschriftsmässiger Zusammenpackung mit anderen Gegenständen (§ 11) mit sich führen, unter der Voraussetzung, dass das Gesammtgewicht der so mitgeführten kleinen Mengen feuergefährlicher Stoffe 40 kg nicht erreicht. Die Hafenbehörde ist befugt, für den Verkehr im Hafen weitere Ausnahmen zuzulassen.

§ 16.

Sobald ein mit feuergefährlichen Gegenständen beladenes Fahrzeug seinen Bestimmungsort erreicht hat, muss der Führer die geladenen feuergefährlichen Gegenstände ihrer Menge und Art nach der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde unverzüglich angeben und sein Fahrzeug sogleich auf die angewiesene Liegestelle legen.

Die Hafenbehörde ist befugt, Ausnahmen von diesen Vorschriften zuzulassen.

§ 17.

Soll ein Fahrzeug feuergefährliche Gegenstände laden oder solche löschen, so hat der Führer davon der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde vorher Anzeige zu machen.

Diese Behörde bezeichnet die Liegestelle, wo das Laden oder Löschen vorzunehmen, und die Frist, binnen welcher es zu beginnen und zu beenden ist. Die Liegestelle soll von bewohnten Gebäuden möglichst entfernt sein. Ohne geschäftliche Veranlassung ist der Zutritt zur Liegestelle nicht gestattet.

Beim Laden und Löschen darf nicht geraucht, auf dem Fahrzeuge und in der Nähe des Liegeplatzes auch weder Feuer gemacht, noch offenes Licht gebraucht werden.

Bei Dunkelheit ist das Laden und Löschen nur mit besonderer Erlaubniss und nur unter Beleuchtung mit feststehenden Laternen, die mindestens 2 m über dem Arbeitsboden angebracht sind, gestattet.

Bei der Ladung wie beim Löschen dürfen die Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug, welche feuergefährliche Gegenstände enthalten, nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

Die Hafenbehörde ist befugt, Ausnahmen von diesen Vorschriften zuzulassen.

§ 18.

Der Ablader hat dem Führer des Fahrzeuges und dieser ausser der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde (vergl. §§ 16 und 17) auch Allen, welche beim Laden oder Löschen der feuergefährlichen Gegenstände beschäftigt werden, von deren Feuergefährlichkeit Mittheilung zu machen, und zwar auch dann, wenn die Feuergefährlichkeit schon aus der Art der Verpackung und ihrer Bezeichnung zu entnehmen sein sollte.

Die gleiche Anzeige hat zu machen:

a) wer die Güter dem Ablader behufs Verladung übersendet, dem Ablader:
b) wer die Güter einem anderen als dem Ablader zur Weiterbeförderung behufs der Verladung übersendet, seinem unmittelbaren Nachmann.

Die Vorschriften dieses Paragraphen finden bei Versendung von gereinigtem Petroleum keine Anwendung.

B. Aetzende Stoffe.

§ 19.

Flüssige Mineralsäuren, Schwefelsäure, Salzsäure, Salpetersäure — mit Ausnahme von rother rauchender Salpetersäure (wegen dieser vergl. § 8) — unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Falls diese Producte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.
2. Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

§ 20.

Salpetersäure und Schwefelsäure sind möglichst weit, mindestens 10 m in horizontaler Richtung von einander entfernt, in getrennten Räumen zu verstauen; beide Säuren dürfen nicht unmittelbar neben leicht brennbaren Stoffen gelagert werden.

Die Säurebehälter müssen auf den Schiffen so verstaut sein, dass sie weder an einander stossen, noch herabfallen können.

Gemische von Schwefel- und Salpetersäure sind von der Versendung ausgeschlossen.

Falls Schwefelsäure, Salpetersäure oder Salzsäure in Mengen von nicht mehr als 10 kg zum Versandt kommen, ist es gestattet, sie sowohl mit einander, als mit anderen, weder zu den Sprengstoffen, noch zu den Aetzalkalien, noch auch zu den feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Sie müssen dabei in dicht verschlossenen Behältern mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder Infusorienerde oder anderen lockeren Massen fest eingebettet sein.

§ 21.

Beim Laden und Löschen von Säurebehältern sind Erschütterungen zu vermeiden; die Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug dürfen nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

§ 22.

Der Ablader hat dem Führer des Fahrzeuges und dieser Allen, welche beim Laden oder Löschen der ätzenden Stoffe beschäftigt werden, von deren Gefährlichkeit Mittheilung zu machen, und zwar auch dann, wenn die Gefährlichkeit schon aus der Art der Verpackung und ihrer Bezeichnung zu entnehmen sein sollte.

Die gleiche Anzeige hat zu machen:

a) wer die Güter dem Ablader behufs Verladung übersendet, dem Ablader,

b) wer die Güter einem anderen als dem Ablader zur Weiterbeförderung behufs der Verladung übersendet, seinem unmittelbaren Nachmann.

C. Schlussbestimmungen.

§ 23.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften werden, falls sie nicht nach den strafgesetzlichen Bestimmungen zu ahnden sind, im Deutschen Reich mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen, in Oesterreich nach den für die Uebertretung von polizeilichen Vorschriften geltenden Bestimmungen bestraft.

Gleichzeitig wird bestimmt, dass Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften, falls dieselben nicht nach den strafgesetzlichen Bestimmungen zu ahnden sind, in Oesterreich nach Massgabe der Ministerialverordnung vom 30. September 1857 (R.-G.-Bl. Nr. 198) bestraft werden.

Mit der Handhabung und Ueberwachung dieser Vorschriften sind in Oesterreich, insoweit es sich nicht um Angelegenheiten handelt, die in Gemässheit der für einzelne Elbeplätze erlassenen Hafen- und Uferordnungen den Hafen- oder Ufermeistern zugewiesen, oder mit denen sonstige Stromaufsichtsorgane betraut sind, als Schifffahrtsbehörden erster Instanz die politischen Bezirksbehörden für den ihnen zugewiesenen Schiffahrtsbezirk betraut. Dieselben haben sich hiebei der Mitwirkung der Stromaufsichtsorgane, der Gendarmerie, sowie der Vorsteher der Ufergemeinden zu bedienen.

Badeni m. p. Glanz m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Prag: Erweiterung der Station Schwarzenau: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Schwarzenau anlässlich des Anschlusses der Localbahn Schwarzenau-Zwettl für den den 31. December anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 24.317.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Schleppbahn zu den Szalassen des Wiener Centralviehmarktes: Verladerampe.) Für Zwecke der Stadtgemeinde Wien wurde am Szallasenbahnhofe in St. Marx eine hölzerne Verladerampe hergestellt. [22. November, Z. 63.699.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Durchführung eines Hochquellenrohrstranges bei mehreren Objecten.) Das Project für Führung des Rohrnetzes der städtischen Hochquellenwasserleitung unter dem Bahnkörper in den Objecten km 3·930 im Zuge der Simmeringer Hauptstrasse, km 3·977 im Zuge der Köbelgasse, km 4·212 im Zuge der Ravelingasse, ferners im Objecte km 5·054 im Zuge der Haidegasse und im Objecte km 0·8 der Schlachthausbahn im Zuge der Meichlgasse wurde genehmigt. [27. November, Z. 62.224.]

— (Magazinsvergrösserung in Jenšovic.) In der Station Jenšovic wird das Oberbaumagazin vergrössert. [22. November, Z. 65.014.]

— (Bauliche Veränderungen in Hrobec und Wegstädtl-Hněvic.) In den Stationen Hrobec und Wegstädtl-Hněvic werden Sicherungsanlagen hergestellt und die Geleise reconstruirt; ausserdem wird in der Station Hrobec ein hölzernes Frachtenmagazin errichtet. [19. November, Z. 62.345.]

— (Schrankenumwandlung nächst Grussbach.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 14. October durchgeführten politischen Begehung wurde die Auflassung des Wächterpostens Nr. 53 und Aenderung des bei demselben befindlichen Handschrankens in einen Zugschranken, ferner die Bedienung dieses Schrankens vom Wächterposten Nr. 52 alt (53 neu) genehmigt. [28. November, Z. 63.407.)

— (Wirthschaftshöfe.) In den Stationen Beřkowitz-Melnik und Theresienstadt wurden für Zwecke der dort domicilirenden Bahnmeister Wirthschaftshöfe aufgestellt. [30. November, Z. 67.190.]

Valsuganabahn. (Wegverlegung in km 13·4/5: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient hat hinsichtlich des Projectes, betreffend die Herstellung eines 3 m breiten, die Bahnlinie im Niveau kreuzenden Weges in km 13·4/5 der Valsuganabahn — anstatt der bei der Begehung vom 9. Mai 1894 festgesetzten Ueberfahrt — den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilt. [H.-M.-Z. 73.359.]

Pinzgauer Localbahn. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 3. December die k. k. Landesregierung in Salzburg beauftragt, hinsichtlich des von R. Stummer v. Traunfels in Wien vorgelegten Detailprojectes für die Pinzgauer Localbahn die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im Namen des k. k. Handelsministeriums zu ertheilen. Dieser Amtshandlung hat jedoch die Vornahme der Stationscommission vorauszugehen. [H.-M.-Z. 67.635.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Anlage einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des niederösterreichischen Landesausschusses für die Anlage einer von der Station Korneuburg abzweigenden, zur dortigen niederösterreichischen Landes-Zwangsarbeits- und Besserungsanstalt führenden Schleppbahn für den 3. Jänner 1896 anberaumt. und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Richard Held betraut. [G.-I.-Z. 24.708.]

Kleinbahn vom Bahnhofe Reichenberg zum Kaiser Josefs-Park. (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Reichenberg hat hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Reichenberg vorgelegten Detailprojectes für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn vom Bahnhofe Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn zum Volksgarten Kaiser Josefs-Park, sowie der zugehörigen elektrischen Centralanlage die politische Begehung auf den 3. Jänner 1896 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung ist der k. k. Bezirkshauptmann in Reichenberg betraut. [H.-M.-Z. 75.640.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Eröffnung der Localbahn Beneschau-Wlaschim.) Die Localbahn Beneschau-Wlaschim mit den Stationen Jemnischt-Postupitz, Bruck-Domaschin und Wlaschim und der Haltestelle Struhařow ist am 15. December dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Hiebei sind die Stationen Jemnischt-Postubitz, Bruck-Domaschin und Wlaschim für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Struhařow blos für den Personenverkehr zur Eröffnung gelangt. [Z. 75.054.]

— (Eröffnung der neuen Haltestelle Wawrowitz bei Wächterhaus Nr. 84 der Strecke Jägerndorf—Troppau für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.) Am 15. December ist bei Wächterhaus Nr. 84 der Strecke Jägerndorf—Troppau die neue Haltestelle Wawrowitz für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Fahrkartenausgabe wird durch den Streckenwächter besorgt. Von diesem Tage an führt die bisherige Haltestelle Wawrowitz den Namen: Wawrowitz-Zuckerfabrik.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 5. December, Z. 80.708, dem Grafen Hermann Leiningen, Einwohner von Titel (Comitat Bács-Bodrog), für:
   a) eine von der Station Ó-Becse der Linie Szabadka—Ó-Becse der im Betrieb der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Bács-Bodroger Comitatsbahnen abzweigende und diese längs der Theiss über Tisza-Földvár, Conrog, Gyurgyevo, Zsablya, Kovil-Szent-István, Vilova und die Gemarkung der Gemeinde Jok bis Titel führende normalspurige Localbahn;
   b) eine von der zukünftigen Station Zsablya der Linie a) abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Katy in der Station Ujvidék (Neusatz) mit der Hauptlinie Budapest—Zimony .(Semlin)—Belgrad verbindende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn der Hauptlinie, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 5. December, Z. 77.141, den Einwohnern von Késmárk Advocat Dr. Paul Kéler und dem Med.-Dr. Carl Csáky für eine von der Endstation Podolin der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Localbahn Podolin—Poprád-Felka abzweigende und diese über Gnezda, Ó-Lubló und die Gemarkung der Gemeinde Lubló-Füred (Bad Lubló) in der Station Orló mit der Linie Abos—Orló der Kaschau-Oderberger-Eisenbahn verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ung. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Winterverkehr der Dampfer zwischen Fiume—Venedig, Fiume—Ancona und vice versa.) Die Direction der „Adria" verlautbart im Einvernehmen mit der kgl. Ungar. Staatsbahnen, dass auch während der Wintermonate im Anschlusse an die Züge der kgl. Ungar. Staatsbahnen im Verkehre zwischen Budapest und Fiume die Dampfer zwischen Fiume und Venedig, Fiume und Ancona und vice versa nach folgender Fahrordnung regelmässig verkehren: Abfahrt von Fiume nach Ancona jeden Donnerstag 7½ Uhr Früh; Ankunft in Ancona an demselben Tage 5½ Uhr Abends. Abfahrt von Ancona nach Fiume jeden Samstag 9 Uhr Abends; Ankunft in Fiume am nächsten Tage 7 Uhr Früh. Abfahrt von Fiume nach Venedig jeden Sonntag 4 Uhr Nachmittag; Ankunft in Venedig am nächsten Tage 6 Uhr Früh. Abfahrt von Venedig jeden Dienstag 6 Uhr Abends; Ankunft in Fiume am nächsten Tage 9 Uhr Früh. Der von Venedig nach Fiume verkehrende Dampfer wird manchmal auch in Pirano anlaufen, in welchem Falle die Ankunft in Fiume um einen Tag später erfolgt, was jedoch stets in den Journalen in Venedig, sowie mit besonderen Kundmachungen am St. Markusplatze publicirt wird. Zwischen Fiume und Venedig verkehrt der Dampfer „Venezia" und zwischen Fiume und Ancona der mit grossem Comfort eingerichtete Dampfer „Villám". Hinsichtlich der oben angeführten Schiffsrouten gelangen äusserst billige directe combinirbare Eisenbahn- und Schiffsbillets, sowie Rundreisebillets zur Ausgabe.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Winterstandsversicherung des Flottenmaterials.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verlautbart, dass für die bereits im Winterhafen befindlichen Schleppe die Winterstandsversicherung am 22. December begonnen hat. Für die noch in Fahrt begriffenen Schleppe beginnt die Winterstandsversicherung mit dem Tage des Einlaufes des Schleppes in den Winterhafen. Im Uebrigen gelten die bezüglichen tarifarischen Bestimmungen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. December 1895 bis zum 2. Jänner 1896.

Adriatischer Dienst.

27. December, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danubio", Capitän V. Cosciancich, nach Dalmatien bis Spizza, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro und Budua.

27. December, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca, nach Venedig.

28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Najade", Capitän M. Zurich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, Gradaz und Fort-Opus.

30. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän E. Klun, nach Venedig.

31. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Iris", Capitän L. de Stabile, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Spalato, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

1. Jänner 1896 um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Traù, Milnà, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano und Fort-Opus, überdies S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Abbazia, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

1. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca, nach Venedig.

2. „ um 7 Uhr Abends: Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän A. Bilaffer, Eildampfer nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato und Gravosa.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

28. December, um 5 Uhr Nachm.: Dampfer „Minerva", Capitän P. Craglietto, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Vathy, Cesmè, Khios und Mytilene.

30. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Hungaria", Capitän F. D'Este, nach Thessalien, Constantinopel und Batum, mit Berührung von Spalato, Gravosa, Antivari, Dulcigno, S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Ineboli, Samsun, Kerasund und Trapezunt. Ueberschiffung in Corfu nach Sajada, Parga, Prevesa und Salaghora.

1. Jänner 1896 um Mittag: Dampfer „Habsburg" Capitän P. Mersa, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi und Ueberschiffung in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Rhodus, Khios, Smyrná und Dardanellen.

1. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Urano", Capitän V. Cattarinich, nach Alexandrien und Karamanien, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Port Said, sodann von Beyruth, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Larnaca und Limasol.

2. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Orion", Capitän T. Gopcevich, nach Constantinopel und Odessa, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Für Passagiere und Werthsachen Ueberschiffung in Corfu nach Albanien, in Piräus nach Thessalien und in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Kustendjeh.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Jänner 1896 um Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . . .", Capitän . . . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Kurrachee, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste des Oberlandesgerichtes in Graz für 1896.) Von den in der Jahresliste für das Oberlandesgericht in Graz pro 1895 eingestellt gewesenen 126 Sachverständigen kommen 13 in der Jahresliste nicht mehr vor. Da hingegen 11 neue Experten in die Liste aufgenommen wurden, beläuft sich die Gesammtzahl der Experten auf 114. [26. November, Z. 69.111.)

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 13. December bei der Firma: „Reichenberg — Gablonz — Tannwalder Eisenbahn" Ignaz Ginzkey als Verwaltungsrathsmitglied über Ableben gelöscht; dagegen Willy Ginzkey, Fabrikant in Maffersdorf, als cooptirtes Verwaltungsrathsmitglied mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. December eröffnete 19·860 km lange Strecke Wollstein—Blotnik der königl. Eisenbahn-Direction Posen und die 22·856 km lange Strecke Beneschau—Wlaschim der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, welche in nächster Zeit dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, sind — und zwar letztere vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen Salzkammergut-Localbahn. Wolfgangsee-Dampfschiffahrt. Attersee-Dampfschiffahrt. Traunsee-Dampfschiffahrt. Hallstättersee-Dampfschiffahrt.

(Personenverkehr.)

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. November 1895 giltigen Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits, dann Stationen der Salzkammergut-Localbahn, der Wolfgangsee-Dampfschiffahrt, der Attersee-Dampfschiffahrt, der Traunsee-Dampfschiffahrt, der Hallstättersee-Dampfschiffahrt andererseits, ferner zwischen den Dampfschiffstationen Gmunden Stadt und Hallstadt Markt, sind auf Seite 4 die Fahrpreise für Wien (Westbahnhof)—Weissenbach Personenzug II./I. Classe von fl. 7·74 auf fl. **7·04** und für Wien (Westbahnhof)—Unterach Personenzug II./I. Classe von fl. 7·99 auf fl. **7·29** richtig zu stellen.

Wien, am 22. December 1895. [1037]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Separatausgabe des zweiten Anhanges zum Localgütertarife Theil II, Heft 1.

Für den Kohlenverkehr auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen (westl. Linien) ist eine Separatausgabe des zweiten Anhanges zum Localgütertarife Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896 veranlasst worden.

Exemplare dieser Separatausgabe sind durch die betreffenden Dienststellen zum Preise von 50 kr. zu beziehen.

Wien, am 28. December 1895. [1038]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen.

(Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893.)

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Jänner 1896, gelangen im Verkehre zwischen Budapest und den folgenden Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn nachstehende directe Frachtsätze zur Anwendung, und zwar:

Budapest-
- dunaparti-teherpályaudvár
- Ferenczváros
- Ferenczváros-marhavásár
- Fövámház
- Fövárosi-közraktárak
- Jozsefváros
- keleti-pályaudvár
- Kiterö
- Lipótváros
- nyugoti-pályaudvár

Kilometer	Von oder nach	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern für: Eilgüter: gewöhnliche	Eilgüter: ermässigte	Eilgüter: besonders ermässigte	Frachtgüter der Wagenladungsclassen: I. Classe, bei Aufgabe von in beliebigen Mengen	I. Classe, mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	I. Classe, mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	II. Classe, in beliebigen Mengen	II. Classe, mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	II. Classe, mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	A, mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	A, mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	B	C	Specialtarife 1	Specialtarife 2	Specialtarife 3
766	Böhm.-Leipa	1586	770	770	780	608	566	618	566	524	370	346	266	204	Siehe Tarif, Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes	204	172
825	Georgswalde-Ebersbach	1738	866	846	829	634	583	648	592	548	390	364	278	214		214	180
812	Rumburg	1738	856	840	849	634	590	648	592	548	390	364	278	214		214	180
822	Schluckenau	1798	870	846	856	638	594	654	596	552	394	368	280	216		216	180
813	Warnsdorf	1714	856	836	824	634	590	648	592	548	390	364	278	214		214	180
788	Zwickau i. B.	1728	844	834	824	638	596	650	596	554	398	370	286	224		224	190

Wien, am 27. December 1895. [1039]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Nachtrag VIII zum Binnen-Gütertarife, Theil II.

Am 1. Jänner 1896 tritt zum Binnen-Gütertarife, Theil II, für die normalspurigen Linien der Nachtrag VIII in Kraft. Er enthält Aenderungen des Nebengebührentarifes, des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen u. s. w., sowie eine Ergänzung der Tariftabellen.

Abdrücke des Nachtrages können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 24. December 1895. [1040]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neue directe Fahrpreise.

Mit 15. Jänner 1896 gelangen nachstehende directe Fahrpreise für Personenzüge in beiden Richtungen zur Einführung, und zwar zwischen:

Hucisko und	III. Classe
Bielitz	68 kr. ö. W.
Dzieditz	78 kr. ö. W.
Wadowice	90 kr. ö. W.

Wien, am 24. December 1895. [1041]

Sächsisch-Galizischer Personenverkehr via Oderberg, Oswięcim und Myslowitz-Szczakowa.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 15. Februar 1896 gelangt für den directen Personenverkehr zwischen sächsischen und galizischen Stationen über Oderberg, Oswięcim und Myslowitz-Szczakowa ein neuer Tarif zur Einführung, wodurch der für den gleichnamigen Verkehr bestehende Tarif vom 1. October 1892 sammt Nachtrag I vom 1. April 1893 aufgehoben wird.

Exemplare des vorgenannten neuen Tarifes sind bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 30 kr. erhältlich.

Wien, am 22. December 1895. [1042]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Steyrthalbahn.

Einführung eines temporären Anhanges zum Tarife Theil II vom 1. April 1893.

Mit 1. Jänner 1896 tritt ein neuer Anhang zum Localgütertarife vom 1. April 1893, enthaltend ermässigte Kartirungssätze für specielle Artikel in einzelnen Relationen, in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Anhanges können bei den Stationen der Steyrthalbahn zum Preise von 10 kr. per Stück bezogen werden.

Steyr, am 15. December 1895. [1043]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Personentarifes im directen Verkehre mit Anschlussbahnen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. Februar 1896 für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie jenen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ferner der Kaschau-Oderberger Bahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein neuer Personentarif ins Leben tritt.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. (Ausnahmefrachtsätze.) Mit dem 3. d. M. traten für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirkes nach den Stationen der Neubaulinie Wollstein—Blotnik des Eisenbahn-Directionsbezirkes Posen directe Ausnahmefrachtsätze in Kraft Die Höhe derselben ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr. per 100 kg	kr. per 100 kg			
2611	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weissblechabfälle der Pos. A. 7 a. und Eisen und Stahl der Pos. E. 8 und 9 der Güterclassification des Tariftheiles I	Mürzzuschlag oder vice versa	Neuberg	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896		8	5	3			
			Kohlen, mineralische, der Pos. K. 32 der Güterclassification des Tariftheiles I	Mürzzuschlag oder vice versa	Neuberg				7	5	2			
2612		Südbahn-Gesellschaft und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze der Pos. E. 25 der Güterclassification des Tariftheiles I	Eisenerz	Neuberg (Hochöfen)			Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	34·2		Im Kartirungswege		
				Krumpenthal Verladestelle						33·7				
			Kohlen, mineralische, der Pos. K. 32 der Güterclassification des Tariftheiles I	Fohnsdorf						35				
				Leoben S.B.						22				
			Erze der Pos. E. 25 der Güterclassification des Tariftheiles I	Erzberg						31·8				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2613	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8·58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Niżankowice	Sądowa-Wisznia	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirks-Strassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde bezogen werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	10	8	2	Im Kartirungswege		
				Niżankowice	Jaroslau				8	5	3			
				Niżankowice	Przeworsk				11	6·5	4·5			
				Nowe miasto	Jaroslau				10	6	4			
				Nowe miasto	Przeworsk				12	7·5	4·5			
				Dobromil	Jaroslau				11	6·5	4·5			
				Dobromil	Przeworsk				12	8	4			
				Dobromil	Bełz				22	19	3			
				Dobromil	Krystynopol				24	21	3			
				Dobromil	Sokal				25	22	3			
				Rawa ruska	Krystynopol				10	6	4			
				Podgórze-Płaszów	Bierzanów				4	3	1			
				Podgórze-Płaszów	Wieliczka				4	3	1			
				Borki wielkie	Podwołoczyska				7	6	1			
				Maxymówka	Podwołoczyska				6	5	1			
				Niżniów	Tłumacz				5	4	1			
				Bogumiłowice	Krakau				11	7	4			
				Skawce	Krakau				11	6·5	4·5			
				Chodorów	Bóbrka				6	4	2			
				Bortniki	Bóbrka				7	4	3			
				Jezupol	Bóbrka				13	9	4			
				Jezupol	Staresioło				15	10	5			
				Jezupol	Sichów				16	12	4			
				Halicz	Bóbrka				12	9	3			
				Halicz	Staresioło				13	10	3			
				Halicz	Sichów				15	12	3			
				Chmielów	Mielec				7	3·5	3·5			
				Chmielów	Chorzelów				6	3·5	2·5			
				Chmielów	Jaślany				5	3·5	1·5			
				Chmielów	Baranów				4	3	1			
				Chmielów	Tarnobrzeg				4	3	1			
				Chmielów	Rozwadów				7	4	3			
				Chmielów	Dębica				11	6·5	4·5			
				Chmielów	Nadbrzezie				5	4	1			
				Chmielów	Zbydniów				6	4	2			
				Boguchwała	Rogóżno				7	5	2			
				Radymno	Rogóżno				7	5	2			
				Synowodzko-wyżne	Lemberg-C.B.				15	11·5	3·5			
				Synowodzko-wyżne	Lemberg-Kleparów				18·2	12·5	5·7			
				Synowodzko-wyżne	Lemberg-podzamcze				16	12·5	3·5			
				Żurawica	Przeworsk				8	5	3			
				Przemyśl	Przeworsk				10	6	4			
				Chyrów	Przeworsk				13	9	4			
				Starzawa	Przeworsk				14	10	4			
			Pflaster- und Saumsteine aus der Pos. 8·57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Delatyn	Stanislau	Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Stanislau unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden.			10	7	3			
				Jaremcze	Stanislau				11	8	3			
				Synowódzko-wyżne	Lemberg	Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Lemberg unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden.			15	11·5	3·5			
				Lubieńce	Lemberg				14	11·5	2·5			
				Mikolajów	Lemberg				8	6·5	1·5			
				Krakau	Lemberg				44	36	8			
				Wybranowka	Lemberg				14	8	6			
				Niżniów	Lemberg				30	21	9			
				Jaremcze	Stanislau	Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Stanislau unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden.			17	11	6			
				Krakau	Stanislau				55	47	8			
				Tarnopol	Stanislau				39	31	8			
				Kopyczcyńce	Stanislau				27	19	8			
				Krakau	Tarnów	Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Tarnów unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden.			18	12	6			
				Tarnopol	Tarnów				48	41	7			
				Krakau	Przemyśl	Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Przemyśl unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden.			36	28	8			
				Buczacz	Stryj	Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Stryj unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden.			32	24	8			
				Tarnopol	Krosno	Die Sendungen müssen vom Magistrate der Stadt Krosno unter der eigenen Adresse bezogen und zur Anlage, bezw. Instandhaltung der städtischen Communicationen verwendet werden.			47	39	8			

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2614	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Draht und Drahtnägel aus den Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 und E—7 der Güterclassification des Tariftheiles I	Friedrichshütte	Grybów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Partei auf eigene Kosten zu bewirken. Nachweis des Bezuges eines Frachtquantums an Eisenerz und Eisen, roh, alt und gebrochen nach Friedrichshütte und Wegierska-Górka, welches das von diesen Stationen in der gleichen Zeitperiode versendete Quantum Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren um fünfzig Percent übersteigt. Sicherstellung der Differenz zwischen den officiellen und den zugestandenen Frachtsätzen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	58	45	13	Im Kartirungswege		Wegen Sicherstellung der Differenz zwischen den officiellen und den zugestandenen Frachtsätzen ist vor Inanspruchnahme der letzteren mit der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen das Einvernehmen zu pflegen
					Orló loco				69	56	13			
					Orló transit				65	52	13			
					Jasło				68	55	13			
					Iwonicz				74	55	19			
					Sanok				80	60	20			
					Zagórz				80	60	20			
					Sambor				92	75	17			
					Gorlice				64	51	13			
				Wegierska-Górka	Grybów				60	47	13			
					Orló loco				71	58	13			
					Orló transit				67	54	13			
					Jasło				70	55	15			
					Iwonicz				78	57	21			
					Sanok				82	62	20			
					Zagórz				83	64	19			
					Sambor				93	77	16			
					Gorlice				66	54	12			
				Podgórze-Płaszów	Jaroslau				56	43	13			
					Przemyśl				64	51	13			
					Lemberg				80	60	20			
					Sambor				76	55	21			
					Drohobycz				82	62	20			
					Stryj				86	68	18			
					Neu-Sandez				49	43	6			
					Jasło				51	43	8			
					Rzeszów				45	43	2			
					Stanislau				100	86	14			
					Kołomea				108	96	12			
					Sniatyn				113	102	11			
					Buczacz				113	102	11			
					Tarnopol				100	86	14			
					Czernowitz				118	109	9			
2615			Backsteine aus Chamotte oder feuerfestem Thon aus Pos. Z—1 der Güterclassification des gem. Tariftheiles I	Zliv	Nussdorf transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungar. Stationen. Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			39 kr.	30 kr.	9 kr.			Der zugestandene Frachtsatz findet nur auf Sendungen nach jenen ungarischen Stationen Anwendung, welche **ausschliesslich via Nussdorf** instradiren

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2616	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform	Hopfgarten, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Stationen der Jura-Simplon-Bahn: 1. Genf transit 2. Verrières transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief: Es gilt: 1. Der Frachtsatz für Genf transit unter a) von Frcs. 22·10 für Sendungen nach u. von Culoz und weiter und Bourg und weiter. 2. Für Genf transit unter b) von Frcs. 25·70 für Sendungen nach und von Bellegarde. 3. Der Frachtsatz für Verrières transit unter a) von Frcs. 19·10 für Sendungen nach und von Pontaillier s. Saône, Dôle, Mouchard u. den westlich, sowie St. Etienne-du-Bois, St. Trivier de Courtes, Fleurville, Paray le Monial u. Roanne und den nördlich hievon gelegenen Stationen. Auf Sendungen nach und von den herwärts Mouchard und herwärts Lons le Saunier in der Richtung n. Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung. 4. Für Verrières transit unter b) von Frcs. 18·40 für Sendungen nach und von Gien, Saincaize, Molins sur Allier u. den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont-Ferrand, Ussel, Brive, Milhac, Fumel, Port St. Marie, Riselé u. Pau gelegenen Stationen. Die Bestimmung nach, bezw. die Herkunft von den vorbezeichneten französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		Francs Gold für 1000 kg 1. a) 22·10 b) 25·70 2. a) 19·10 b) 18·40		Die Durchführung erfolgt rücksichtlich frankirter, an eine Mittelsperson in Genf adressirter Sendungen nach Massgabe der in Nr. 121 dieses Blattes vom 23. October 1894, Seite 2011, Pos. 796, verlautbarten Publication im Rückvergütungswege, sonst im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2617	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cigarettenpapier	Paris (Douane und Reuilly)	Suczawa transit, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Jassy (Rumänien) befördert werden	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. April 1896			a) 150·80 b) 136·20		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Refactiewerber als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe von Paris bis Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. und der auf die betreffende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe von Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. nach Suczawa transit, bezw. Jassy, eventuell gegen Vorlage der auf den Refactiewerber als Absender lautenden Original-Frachtbriefe von Paris oder einer jenseits Paris gelegenen französischen Station nach Suczawa transit bezw. Jassy. Diese Belege sind längstens bis 31. Juli 1896 einzureichen	

Die Abfertigung der Sendungen ist im Frachtbriefe, wie folgt, vorzuschreiben: entweder:

a) mit Umkartirung in Eger, und zwar bis Eger über Novéant; von Eger über Karlsbad—Bubna—B.-Brod—Olmütz—Oswięcim—Podgorze-Plászów oder Krakau; oder

b) mit Umkartirung in Nürnberg, und zwar bis Nürnberg über Novéant; von Nürnberg über Furth i. W.—Vysvčan—Tynist—Chotzen—Olmütz—Oswięcim—Podgorze-Plászów oder Krakau; oder

c) mit Umkartirung in Wien K.E.B., und zwar bis Wien K.E.B. über Delle—Buchs—Arlberg—Bischofshofen oder über Delle—Romanshorn—Traject—Bregenz—Arlberg—Bischofshofen, oder über Altmünsterol—Konstanz—Bregenz—Arlberg—Bischofshofen oder über Avricourt—Kehl—Mühlacker—Ulm—Simbach; von Wien K.E.B. über Lundenburg—Oswięcim—Podgorze-Plászów bezw. Krakau, oder über Gänserndorf—Marchegg—Beskid oder über Stadlau—Marchegg—Beskid oder über Bruck a. d. L.—Kelenföld—Szerencs—Munkacs—Beskid. An Stelle der Umkartirung kann Neuaufgabe in Eger Nürnberg oder Wien K.E.B. erfolgen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2618	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Form von Pappendeckeln	Hopfgarten, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, und Wörgl, Station der k. k. Südbahn-Gesellschaft	1. Delle transit 2. Alt-Münsterol transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung füe mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Es finden Anwendung die Frachtsätze 1. für Delle transit auf Sendungen von und nach Montbéliard und den weiter gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn: 2. für Alt-Münsterol transit, und zwar jene unter: a) auf Sendungen nach und von Ballancourt, b) auf Sendungen nach Mennecy, c) auf Sendungen nach Moulin-Galant, d) auf Sendungen nach Souppes, e) auf Sendungen nach Montbéliard und den darüber hinaus gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn excl. der vorstehend unter a) bis d) genannten	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens 31. December 1896	Localtarif		Francs Gold für 1000 kg 1. 18·05 2. a) 17·65 b) 17·15 c) 17·00 d) 18·15 e) 17·00		Im Kartirungswege		
2619	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Pappendeckelform	Zartlesdorf, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Genf transit, Station der Jura-Simplon-Bahn	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach, bezw. von Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		29·60 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege*)		*) Wegen Anwendung der Frachtsätze für Genf transit auf frankirte Sendungen siehe die bezügliche Kundmachung in Nr. 121 dieses Blattes vom 23. October 1894, Seite 2011, fortl. Nr. [796]

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2620	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzpapierstoff, Holzstoff (geschliffener), Holzzellstoff, Cellulose (auch schwefligsaurer oder doppelschwefligsaurer), sofern diese Artikel in einer Beschaffenheit aufgeliefert werden, in welcher sie nicht auch als Pappe verwendet werden können, d. h. entweder feucht oder trocken, nicht in Pappenform oder wenn trocken und in Pappenform, unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Pappe nicht mehr dienen können	Josefihütte (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Charmes Jony s. Morin-le-Marais Montereau Port d'Atelier-Amance Raon l'Etape-la-Neuveville Revigny (Stationen der französischen Ostbahn)	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarife		Francs Gold für 1000 kg 24·15 30·40 31·40 27·10 24·05 27·35		Im Kartirungswege		
2621	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Form von Pappendeckeln	Josefihütte (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Genf transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen erwiesenermassen nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter befördert werden	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		28·50 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		
2622	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schiefer	Genf transit oder umgekehrt	Wien K.E.B. Nussdorf	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief von Culoz und weiter und Bourg und weiter herstammen oder dahin bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		Francs Gold für 1000 kg 28·60 28·80		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2623	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes vom 1. Juni 1892	Gstatterboden	Sohland	Auflieferung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum pro Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1896	Theil II, Heft 1, des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes vom 1. Juni 1892, bezw. Nachtrag V hiezu	Markpfennig			Im Kartirungswege		*) Die Coursdifferenzen werden bis auf Weiteres unberücksichtigt gelassen
									ad Ausnahmetarif 6 a					
									133	116	17			
									ad Ausnahmetarif 6 b					
									126	112	14			
									Coursdifferenzen *) ad 6 a und 6 b					
									2	2	—			
2624	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	a) Holzkohle	Csáktornya	Bregenz	a) Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger oder auf Kosten derselben zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. 94		Im Kartirungswege		
					Buchs					93				
					Lindau					95				
					St. Margarethen					94				
			b) Holzkohlensäcke, leere, retourgehende	Bregenz	Csáktornya	b) In beliebigen Quantitäten, mindestens muss jedoch die Fracht für 30 kg gezahlt werden				97				
				Buchs						96				
				Lindau						98				
				St. Margarethen						97				
2625	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	—	Petroleum	Bregenz	Buchs	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10 t oder Frachtzahlung hiefür	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W. 19	6·6	12·4	Im Kartirungswege		Nur giltig für jene Petroleumtransporte ab Triest nach der Schweiz, welche in Reservoirs zu Bregenz eingelagert und ab da in vollen Wagenladungen à 10 t via Buchs, bezw. via St. Margarethen nach der Schweiz weiterbefördert werden
					St. Margarethen				8	2·4	5·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2626	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide der Pos. G—13 der Güterclassification des Tariftheiles I			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Wien-Lagerhaus und -Praterquai	Langenlois-Haindorf				24	22	2			
					Schönberg am Kamp				24	22	2			
					Rosenburg				29	27	2			
				Wien St.E.G. transit und Wien K.F.N.B. transit	Schönberg am Kamp				30	28	2			
					Rosenburg				35	33	2			
2627	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Melasse		Győr	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Galizisch-Ungar. Gemeinschaftsverkehr	Directe Frachtsätze bestehen nicht	kr. ö.W.		Im Kartirungswege		
				Sedziszów						95				
				Przeworsk						101				
2628	General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle und Koks (mit Ausnahme von Gaskoks)	Den im Ausnahmetarif 16 des Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarifes Theil II, Heft 3, enthaltenen deutschen Stationen		Bei Kohlensendungen Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens aber für 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Bei Kokssendungen Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 3	Bestehen keine directen Frachtsätze	Schnittfrachtsätze der Schnitt-Tafel A des nebenbezeichneten Ausnahmetarifes Schnitt I		Im Kartirungswege		
					Bischofshofen					1·19				
					Ebensee					1·10				
				und umgekehrt						Mark				

2629 — K.k.St.B.

Ergänzung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 141 vom 5. December unter der fortlaufenden Nummer 2172 enthaltenen Publication ist in der 6. Rubrik bei der Station Strassburg folgende Bezeichnung anzubringen: „Strassburg C.B. und Neudorf, sowie Königshofen und Schiltigheim."

2630 — K.k.St.B.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 125, Post 1677 erfolgte Publication erhält in der Rubrik „für Artikel" ad b) folgende Fassung: „Für Transporte aller Art, welche auf Grund der im Verkehre mit Triest bestehenden Instradirungsvorschriften ausschliesslich via Nabresina instradiren, excl. solcher Güter, welche in Triest-Freihafen nicht manipulirt, bezw. über die Rivabahn nicht befördert werden dürfen."

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2631	Mühlkreisbahn		a) Holz der Position H 19 und 20, Papier-Abfall (Scart), rohe Hadern, Holzstoff, Cellulose b) Pappendeckel, Packpapier, Papiersäcke c) Schreib-, Zeichen-, Druckpapier, Filtrirpapier, Cartonpapier d) Bücher-Couverts, Schultheken	Neufelden (Pürnstein)	Urfahr	Von Papier-Abfall müssen pro Frachtbrief und Waggon mindestens 5000 kg zur Aufgabe gelangen. Das Auf- und Ablegen, resp. Auf- und Abladen oder Ueberladen dieser Güter an der Verladestelle wird durch die Partei besorgt	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden	ad a) 23·0 kr. ad b) 25·1 kr. ad c) 30·0 kr. ad d) 32·3 kr.	Verschieden	Kartirungsweg		
				und umgekehrt										
2632	Mühlkreisbahn		Scheitholz bis 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	Aigen	Urfahr	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) ohne Declaration des Interesses an der Lieferung und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1896	Localtarif	38·3	26·1	12·2	Kartirungsweg	Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt	
					Haslach				12·6	9·8	2·8			
					Neufelden				19·75	14·0	5·75			
2633	Mühlkreisbahn		Güter aller Classen, exclusive der Special- und Ausnahmetarife	den Stationen der Mühlkreisbahn		**Bei Aufgabe von** **2000 q** **3000 q** **4000 q** **5000 q** und darüber pro Jahr von Gütern aller Classen, wobei mindestens ein Drittel des gesammten Quantums nach Classe I und II tarifirt	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	Verschieden		**2%** **3%** **5%** **6%** von dem Tarifeinheitssatze (exclusive Manipulations-Gebühr), mit welchem das Gut zum Transporte berechnet wurde	Rückvergütung	Vorlage der Original-Frachtdocumente bis längstens 15. Februar 1897	Güter, welche zu den Special- oder Ausnahmetarifen abgefertigt sind, werden bei Bestimmung der Jahresquantität berücksichtigt, erhalten jedoch keinen Nachlass

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2634	Mühlkreisbahn		Pflastersteine	km 38·2, resp. 40·7	Haslach	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen zu 10 Tonnen. Das Auf- und Abladen wird an der Verladestelle durch die Partei besorgt.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		7·50		Kartirungsweg		
					Rohrbach					10·00				
					Aigen					14·50				
					Neufelden					7·50				
					Ottensheim					18·50				
					Urfahr					20·00				
			Steine in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, Saum- und Bordsteine, auch Mühlsteine, ferner Steine, bearbeitete, einfach glatt behauen, unverpackt, und zwar Steinfliessen, Barren, Rinnsteine, Rinnen, Fenster- und Thürstöcke, Stiegenstufen, Rohren, Krippen, Tröge und Brunnensteine		Haslach					8·70				
					Rohrbach					11·95				
					Aigen					17·80				
					Neufelden					8·70				
					Ottensheim					21·50				
					Urfahr					26·90				
			Bruchsteine, unbearbeitet (Abraum), Schotter, Schiefer		Haslach					6·70				
					Rohrbach					8·70				
					Aigen					12·30				
					Neufelden					5·50				
					Ottensheim					15·50				
					Urfahr					18·70				
2635	Mühlkreisbahn		Mauerziegel	Puchenau	Urfahr	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) ohne Declaration des Interesses an der Lieferung und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		5·5		Kartirungsweg		Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt
					Ottensheim					6·5				
					Rottenegg					8·5				
					Gerling					11·5				
					Neuhaus Niederwaldkirchen					15·0				
					Neufelden					18·0				
					Pürnstein					19·5				
					Haslach					23·5				
					Rohrbach					26·0				
					Oepping					27·5				
					Aigen					30·5				
				Ottensheim	Urfahr				11·5	8·5	3·0			
					Rottenegg				9·9	5·5	4·4			
					Gerling				11·5	8·5	3·0			
					Neuhaus Niederwaldkirchen				17·1	12·0	5·1			
					Neufelden				21·9	15·0	6·9			
					Pürnstein				24·3	16·5	7·8			
					Haslach				30·7	20·5	10·2			
					Rohrbach				34·7	23·0	11·7			
					Oepping				37·1	24·5	12·6			
					Aigen				41·9	27·5	14·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2636	Steyrthalbahn		Aller Art	Garsten	Unterhimmel und vice versa	2000 Tonnen. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief	Bis Ende December 1896	Localtarif	Verschieden	6·0 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe für in Unterhimmel angekommene und der Aufgabs-Recepisse (Aufnahmsscheine) für von dort abgesendete Güter bis längstens Ende Jänner 1897	Für Eisenwaaren wird diese Begünstigung auch dann gewährt, wenn das Quantum von 6000 kg mit mehreren Frachtbriefen aufgegeben, jedoch in einem Wagen verladen wird
2637			Holz unter 5·8 m Länge, und zwar: a) Schnittholz und sonstige Hölzer des Specialtarifes II; b) rundes Stammholz, Brennholz und sonstige Hölzer des Specialtarifes III	Stationen der Steyrthalbahn		300 Tonnen. 600 Tonnen. 1000 Tonnen. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief				Verschieden	a) b): 10 5; 15 7; 20 10 pCt. der Fracht		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Aufgabs-Recepisse (Aufnahmsscheine) bis längstens Ende Jänner 1897	Die Güter dürfen auf der Steyrthalbahn nicht bereits anderweitige Tarifbegünstigungen geniessen. Sendungen von Garsten, Steyrdorf, Unterhimmel nach Bad Hall oder von Garsten nach Steyrdorf und vice versa werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlass vom tarifmässigen Frachtsatze nicht statt. Die Sendungen sind von der Waaggebühr befreit
2638			Getreide und Mahlproducte			300 Tonnen; 600 Tonnen; 1000 Tonnen					5; 7; 10 Percent der eingehobenen Frachtgebühr		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1897	
2639			Mauer- und Dachziegel, Bruchstein, Kalk, Cement, Schotter, Sand			300 t; 600 t; 1000 t. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief					10; 15; 20		Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Aufgabs-Recepisse (Aufnahmsscheine) bis längstens Ende Jänner 1897	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2640	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Braunkohle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	Siehe nachstehende Tabelle unter a)	b)	c) Kreuzer ö. W. pro 100 kg	Rückvergütung	Duplicat-Frachtbriefe, bahnämtlich beglaubigt, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen spätestens 28. Februar 1897	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungs-Anspruch

Von		nach: Prag (Smichow)	Jinonitz	Řepy	Hostiwitz	Jenč	Unhoscht	Kladno	Smečna Sternberg	Lana	Neustraschitz	Prag (Bubna)	Prag (Sandthor)	Weleslawin	Rusin
Kaaden Brunnersdorf	a)	24·8	23·9	23·0	22·4	22·1	21·4	20·9	20·0	19·0	18·1	24·4	24·0	23·3	22·9
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	7·0	6·1	5·2	4·6	4·3	3·6	3·1	2·2	1·2	0·3	3·6	3·2	2·5	2·1
Komotau	a)	24·6	23·6	22·8	22·3	21·8	21·1	20·7	19·7	18·9	—	24·2	23·9	23·2	22·8
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·8	5·8	5·0	4·5	4·0	3·3	2·9	1·9	1·1	—	3·4	3·1	2·4	2·0
Tuschmitz	a)	24·1	23·2	22·3	21·8	21·4	20·6	20·0	19·2	18·2	—	23·8	23·3	22·7	22·2
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·3	5·4	4·5	4·0	3·6	2·8	2·2	1·4	0·4	—	3·0	2·5	1·9	1·4

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz kr. ö. W. a)	b)	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
2641	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle als Frachtgut	Dassnitz	a) Bruck a. d. L. transit b) Marchegg transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine jenseits Bruck a. d. Leitha oder Marchegg gelegene ungarische Station lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1896	Local-Gütertarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	71·2	71·2	Im Kartirungswege		
				Neusattl						75·2	75·2			
				Zieditz						72·5	72·5			

2642	**B.E.B.**	Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens bis Ende October 1896 gelangt für die zum Baue einer neuen Kämmerei und Wollwäscherei in Zwodau dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 40 km zurückgelegt haben und in der Station Davidsthal oder Falkenau a. d. Eger zur Abgabe kommen, die im Ausnahmetarife XVIII des Localgütertarifes, Theil II, der Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2643	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Güter des Specialtarifes 1	Holics loco Holics transito (für Sendungen von Stomfa, Zohor, Detrekö-Csütörtök, Malaczka, Nagy-Lévárd, Kutti und Egbell) Holics transito (für Sendungen von Devénytó und Székelyfalu-Bur-Szt. György) bezw. vice versa	Bisenz-Pisek K.F.N.B. via Göding	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 und directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft vom 18. Juni 1891	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 16·9 16·6 15·6		Im Kartirungswege		
2644	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Bier in Fässern	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Rzeszów Jaroslau Przemyśl Lemberg Tarnopol Stanislau Kolomea Czernowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Aufladen der Sendungen durch Arbeitskräfte der Parteien	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	kr. 176 189 196 213 239 229 242 257	kr. 133·5 147·5 158·5 182·5 209·5 209·5 218·5 231·5	kr. 42·5 41·5 37·5 30·5 29·5 19·5 23·5 25·5	Im Kartirungswege		
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Rzeszów Jaroslau Przemyśl Lemberg Tarnopol Stanislau Kolomea Czernowitz				176·3 189·3 196·3 213·3 239·3 234 247 260·3	134 148 159 183 210 210 219 232	42·3 41·3 37·3 30·3 29·3 24 28 28·3			
2645	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Leer retourgehende Bierfässer	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Ung.-Hradisch Stadt	Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen durch Parteiorgane	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1894	Besteht kein regulirter directer Frachtsatz	41 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
2646	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Brünn loco Nord- oder Staatsbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Auflieferung der an einem Tage in einer der begünstigten Relationen zur Aufgabe kommenden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation lauten muss. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande in Wien, bezw. bezüglich der letzten drei Relationen mit dem Stationsvorstande in Brünn vereinbart und in dem zu den Colli einer Relation gehörigen Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein muss. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter und das Gewicht 50 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli, jedenfalls aber solche unter 1000 Cubikcentimeter pro Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere, verschlossen und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden. In der Bestimmungsstation muss die Abnahme sogleich nach Ankunft des Zuges und bei Anlangen desselben vor Beginn der Amtsstunden mit Anfang der letzteren erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893, dann Localtarif der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. October 1894 und Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	240·4	178	62·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				bezw. vice versa										
				Wien Nordbahnhof	Olmütz				339·6	251	88·6			
					Sternberg				363·6	268·8	94·8			
					Prossnitz				354	262·8	91·2			
					M.-Ostrau				438·8	324·2	114·6			
					Troppau K.F.N.B.				475·6	351·4	124·2			
					Neutitschein K.F.N.B.				382·4	287·6	94·8			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				432·4	319·6	112·8			
					Teschen K.F.N.B.				474	325·4	148·6			
					Bielitz				523·6	325·4	198·2			
					Krakau loco				620	396·3	223·7			
					Jägerndorf loco M.S.C.B.				521·6	367	154·6			
					Freudenthal				476·6	331	145·6			
				bezw. vice versa										
				Wien Nordbahnhof	Nikolsburg				181·2	134·2	47			
					Kremsier				291·6	216·8	74·8			
					Weisskirchen				349·2	258·2	91			
				Brünn K.F.N.B.	Bielitz				402	295·6	106·4			
					Krakau loco				504	383	121			
					Jägerndorf loco M.S.C.B.				355·2	232	123·2			
				bezw. vice versa										

Zum Zwecke der Sicherstellung der Auflieferung des nebenbezifferten Minimalquantums innerhalb der festgesetzten Frist und der Erfüllung der sonstigen an das Zugeständniss geknüpften besonderen Bedingungen haben diejenigen Firmen, welche auf das Zugeständniss reflectiren, bei der publicirenden Verwaltung eine Caution im Betrage von 7000 fl. (sieben Tausend Gulden) in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, zu erlegen, wogegen diesen Firmen die regelmässige Abfertigung mit den bis auf Weiteres für derlei Eilgüter bestimmten Zügen zugesichert, sowie auch das Recht eingeräumt wird, ihre Sendungen in denjenigen begünstigten Relationen, für welche dies als nothwendig anerkannt wird, bis zu einer mit der betreffenden Auflieferungsstation zu vereinbarenden Stunde auch noch nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit aufzuliefern. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die festgesetzten besonderen Bedingungen des Zugeständnisses nicht erfüllt worden sind. Falls in Folge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, so haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77, Punkt 2, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz.

Fortlaufende Nr.	Die Refaction erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2647	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Farbholz, geschnitten, gemahlen und geraspelt, von Salloch stammend, dann Farbwurzeln der Pos. F—5 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Wien Nord- oder Staatsbahnhof transit	Brünn loco Nord- oder Staatsbahnhof	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, resp. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1896	Localtarife, bezw. Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893, bezw. Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	kr. 55·—	kr. 41·4	kr. 13·6	Im Kartirungswege		
				Wien Nordbahnhof transit	Troppau				103·1	80·—	23·1			
					Bielitz				114·1	91·9	22·2			
					Krakau				134·6	111·5	23·1			
					Jägerndorf				116·5	94·—	22·5			
				Wien Nord- oder Staatsbahnhof transit	Lemberg				224·—	220·5	3·5			
				Wien Nordbahnhof transit	Jägerndorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. aber für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			116·5	90·—	26·5			
2648	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübe	Malaczka	Rohatetz	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 19·4	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Nagy-Levard						17·4				
				Szekelyfalu-Bur-Szt. György						16·4				
				Kutti						14·4				
				Egbell						14·4				
				Holics						10·1				
			Rübenschnitte	Rohatetz	Malaczka					19·4				
					Nagy-Levárd					17·4				
					Szekelyfalu-Bur-Szt. György					16·4				
					Kutti					14·4				
					Egbell					14·4				
					Holics					10·1				
2649	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Feuerfeste Ziegel	Segen-Gottes (via Okřischko-Iglau)	Salzburg	Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 77·4		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Wörgl					96·4				
					Söll-Leukenthal					96·4				
2650	Oesterr.-Ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Drainröhren	Frättingsdorf (via Wien-Donauquaibahnhof-Tulln-St. Pölten)	Jenbach	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 97		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2651	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Holics	Wien (St.E.G. u. K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	35·0 kr.	26·1 kr.	8·9 kr.	Im Kartirungswege		
2652	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Borke (Rinde) nicht verkleinert und nicht gemahlen Lohe (verkleinerte oder gemahlene Borke [Rinde])	Ungvár	Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	96·3 kr. 102·7 kr.		Im Kartirungswege		
2653	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterreichische Nordwestbahn	Säuren der Pos. 8—14 im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893, dann Chlorkalk Glaubersalz (calcinirt und krystallisirt) und Soda (calcinirt und krystallisirt)	Aussig (St E.G.) Aussig (Oe.N.W.B.)	Wildenschwert (St.E.G.) Wildenschwert (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	Verschieden	80 kr. 80 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
2654	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Säcke, neue, der Pos. 8—12 im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893	Zwittau	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1894	88·6 kr.	84·6 kr.	4·0 kr.	Im Kartirungswege		
2655	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Langholz	Leitomischl Böhm.-Trübau Triebitz Landskron Abtsdorf Zwittau	Bubna (St.E.G.)	5000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Langholztransporte giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1896	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Spec.-Tarifes 2 etc.	Kreuzer 40·0 34·0 34·5 40·0 34·0 34·0	Kreuzer 33·0 30·0 30·0 33·0 30·0 31·0	Kreuzer 7·0 4·0 4·5 7·0 4·0 3·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen in Bubna dem Wasserwege mit der Bestimmung für Deutschland übergeben werden und ist hierüber der Nachweis durch Beibringung der Zollbolette für das Floss zu liefern

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2656	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art zum Export in beliebiger Verpackung		Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 an bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1896	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Pfge. a) b)		Im Kartirungswege*)		
				Bilnitz-Brumow						213 166				
				Bisenz-Pisek						187 147				
				Bisenz-Stadt						187 147				
				Gaya						187 147				
				Hradisch						177 139				
				Hullein						161 127				
				Krasna						186 146				
				Kwassitz-Tlumatschau						165 130				
				Olmütz						138 110				
				Pohl						175 138				
				Petersdorf						— 130				
				Sternberg K.F.N.B., k.k.ö.St.B.						147 117				
				Ungar.-Hradisch Stadt						183 145				
				Vlarapass						216 168				
				Wall.-Meserisch						186 146				
				Weisskirchen						167 133				
2657	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Gerste zur Verarbeitung in Rollgerstefabriken in Gaya*)	Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit	Gaya loco	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, resp. Tarif, Theil II, Heft 1, des österr. Eisenbahnverbandes	Besteht kein directer Frachtsatz	42·3 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1897 vorzulegen sind	Auf die nebenstehenden Frachtsätze wird kein weiterer Nachlass gewährt.
				Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)					45·5 kr.	41·9 kr.	3·6 kr.			

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach Hamburg, Bremen und Bremerhaven, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen (excl. Stationen der französischen Ostbahn) lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Oe.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Bremen oder Bremerhaven, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen (excl. Stationen der französischen Ostbahn) nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1897 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavburg, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. Im letzteren Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdocumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch die Schiffsladescheine ab den Rhein-Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien oder Holland erfolgt ist. Schliesslich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbe-Umschlagsplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Bremen oder Bremerhaven oder nach Belgien, Holland oder Frankreich (exl. Stationen der französischen Ostbahn), bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

*) Die betreffenden Rollgerstefabriken in Gaya haben auf dem Aviso- und Bezugsscheine zu bestätigen, dass die Gerste thatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihren Etablissements bezogen wurde

Fortlaufende Nr.	2658	2659
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt und im Namen der	K. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, österr. Nordwestbahn und südnorddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Eisenbahn Wien-Aspang, böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, böhmischen Nordbahn und Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Sämmtlichen österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, dann der Südbahn, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, sowie im Namen der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, jedoch excl. der Kaschau-Oderberger Bahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Viehsalz (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt	u e F ä s s e r, die zur Füllung mit Wein oder Spiritus gehen, wenn dieselben in gefülltem Zustande die gleiche Strecke zurückbefördert werden
für die Transportstrecke von	Hall, Hallein, Aussee, Ebensee, Triest, Bochnia, Wieliczka, Dobromil und Kaczyka	Relationen der Local- und inländischen Gemeinschaftstarife
für die Transportstrecke nach	allen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, österr. Nordwestbahn und südnorddeutschen Verbindungsbahn, österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Eisenbahn Wien-Aspang, böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, böhmischen Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, ferner nach österr. Stationen der Südbahn-Gesellschaft	
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar: a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen, b) „ „ von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg *), c) „ „ „ „ „ „ 10000 „ *) *) pro Frachtbrief und Wagen, bezw. pro Wagen hinsichtlich jener Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, auf welchen generell die Bestimmung der Frachtberechnung für Wagenladungsgüter auch bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen etc. Giltigkeit hat. Aufrechthaltung der übrigen giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut
und gilt in der Zeit	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896
Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife
Frachtsatz per 100 kg		
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	ad a) die Frachtsätze der Classe A, „ b) „ „ „ „ A, „ c) „ „ des Specialtarifes 3	Classe A
Nachlass von bestehenden Frachtsätzen per 100 kg		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Frachtbriefe für die leeren Fässer, welchen die Original-Frachtbriefe für den Rücktransport derselben Fässer im gefüllten Zustande in der gleichen Strecke beiliegen müssen. Die Vorlage der vorbezeichneten Documente hat bis längstens Ende März 1897 zu erfolgen
Besondere Bemerkungen		Der Rücktransport der gefüllten Fässer muss innerhalb d r e i e r M o n a t e erfolgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2660	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohpetroleum	Triest-Südbahn	Oderberg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Jänner 1893 giltigen Galizisch-Adriatischen Verbandtarifes. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei vorzunehmen. Die zur Beförderung verwendeten Reservoirwagen müssen in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendung anderer Reservoirwagen, d. h. solcher, die nicht in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft eingestellt sind, ist ausser der nach nebenstehendem Frachtsatze entfallenden Frachtgebühr für die erwachsenden Wagenmiethe-Auslagen noch die Gebühr von 22 Kronen pro Wagen zu entrichten	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. 162	94	68	Im Kartirungswege		
				Fiume					162	94	68			
									incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer					
2661	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohpetroleum	Drohobycz	Triest	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des ab 1. Jänner 1893 giltigen Galizisch-Adriatischen Verbandtarifes. Das Auf- und Abladen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei vorzunehmen. Bei Verwendung von Reservoirwagen, welche nicht in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft, bezw. in jenen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingestellt sind, ist ausser der nach nebenstehendem Frachtsatze entfallenden Frachtgebühr noch eine Gebühr pro Wagen für die erwachsenden Wagenmiethe-Auslagen zu entrichten. Diese Gebühr beträgt: 40 Kronen pro Wagen, wenn der Reservoirwagen weder in den Fahrpark der Südbahn, noch in jenen der Nordbahn eingestellt ist; 18 Kronen pro Wagen, wenn der Reservoirwagen nicht in den Fahrpark der Nordbahn, aber in jenen der Südbahn eingestellt ist; 22 Kronen pro Wagen, wenn der Reservoirwagen nicht in den Fahrpark der Südbahn, aber in jenen der Nordbahn eingestellt ist	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	252 Kreuzer 504 Heller	292·4 Heller incl. Mgb.	211·6 Heller	Im Kartirungswege		
				Boryslaw					255 Kreuzer 510 Heller	292·4 Heller incl. Mgb.	217·6 Heller			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2662	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Leinenwaaren (excl. Wäsche und Kleider), auch Packleinen (rohe Sackleinwand, Sackdrillich, Sackzwilch, Rupfen), auch verpackt, dann Militärwäsche, auch Militärkleider aus Drillich oder Zwilch, sowie Militärbrodsäcke, unverpackt oder in beliebiger Verpackung	Poprád-Felka Késmark	Triest S.B.	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten. b) und c) Bei Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief c) das Ladegewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. Ungar.-Adriatischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2	Verschieden	a) 360·6 b) 335·0 c) 313·0 a) 370·6 b) 344·0 c) 322·0 kr. ö.W. incl. Mgb. u. ung. Transp.-Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2663	**Südbahn-Gesellschaft**	Kaschau-Oderberger Eisenbahn Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Traubenzucker, Stärkezucker, Traubenzucker-Syrup und Stärkezucker-Syrup	Poprád-Felka Igló	Triest S.B.	Bei Frachtzahlung für mindest. a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 262·8 b) 202·5 a) 255·4 b) 195·1 kr. ö.W. incl. Mgb. u. ungar. Transp.-Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2664	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen Bosn.-herzegov. Staatsbahnen	Frachtgüter aller Art (mit Ausnahme feuergefährlicher und explodirbarer)	Dolnja-Tuzla Sarajevo	Triest S.B. und vice versa	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad c) Rücksichtlich der Strecken der k. und k. Bosna-Bahn pro Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) — b) 440 c) — a) 472 b) 422 c) 392 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
2665	**Südbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen Bosn.-herzegov. Staatsbahnen	Ermässigte Eilgüter	Triest S.B.	Sarajevo	Unter Einhaltung der Bestimmungen der Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen, bezw. Ungar.-Adriatischer Verbandstarif, Heft 2	Directer Frachtsatz besteht nicht	1030 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
2666	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Puntigam	Székesfehérvár	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarife	168	160	8	Im Kartirungswege		
									Heller incl. ungar. Steuer					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2667	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle und Coaks (Kokes)	Triest S.B.	Cormons transit	Für Mineralkohle bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief; für Coaks (Kokes) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 8000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen nach Udine bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen im Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehre zur Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen auf die Eisenbahnwagen in Triest hat die Partei zu besorgen. Erfolgt die Verladung durch die Bahnanstalt, so wird hiefür eine Gebühr von Frcs. 0·40 pro Tonne = 1000 kg berechnet	Vom 1. Jänner bis Ende December 1896	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Frcs. 4·50 pro Tonne = 1000 kg	Frcs. 3·50 pro Tonne = 1000 kg*)	Frcs. 1·0 pro Tonne = 1000 kg	K a r t i r u n g		

*) Auf den oben ausgewiesenen Frachtsatz von Frcs. 3·50 pro Tonne wird bei **Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer** im Rückvergütungswege ein **weiterer Nachlass von 50 Centimes pro Tonne** gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe geleistet, welche Documente bis längstens Ende Februar 1897 in Vorlage gebracht werden müssen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
2668	**Südbahn-Gesellschaft**		Ziegel	Loitsch		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1896	Localtarif	Heller			Im Kartirungswege		
					Triest S.B. und Fiume				44	36	8			
					Mattuglie-Abbazia				37	36	1			
					Sziszek				81	52	29			
									bezw. incl. ungar. Steuer					
2669	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. St.B.	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 121 vom 15. October 1895 sub Post 1565 für Eisen und Stahl der Position E—6 des Tarifes, Theil I, für Schiffsbauzwecke der k. und k. Kriegsmarine ab Neuberg nach Pola publicirte zugestandene Frachtsatz von 191 h wird auf 185 h pro 100 kg herabgesetzt, wodurch sich der ausgewiesene Nachlass von 59 h auf 65 h pro 100 kg erhöht.											
2670	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Eisen und Stahl, auch verzinkt etc., Eisen und Stahlwaaren etc., Eisen (Roh-) aller Art etc., Emailgeschirr (siehe Position E—6, 7 und 8 der Güterclassification im Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893)	Wien II (K.F.J.B.)	Prag (St.B.)	Die Frachtsätze sub a) finden bei Aufgabe in jedem Gewichte, die Frachtsätze sub b) aber nur bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen Anwendung	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Februar 1896	Localtarif	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		
										a)				
									111	100	11			
										b)				
									82	72	10			
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
2671	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stückgüter aller Art	Chodau transit	Neudek	Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	18·5	12	6·5	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen auf dem Industriegeleise des Walzwerkes in Neudek zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen
			Wagenladungsgüter der Classe A	Chodau transit	Neudek	Einhaltung der für die einzelnen Güterclassen bestehenden besonderen Tarifbestimmungen			16·9	12	4·9			
			Wagenladungsgüter der Classe B	Chodau transit	Neudek	Einhaltung der für die einzelnen Güterclassen bestehenden besonderen Tarifbestimmungen			15·1	11	4·1			
			Wagenladungsgüter der Classe C der Specialtarife 1 und 2, sowie des Ausnahmetarifes IV	Chodau transit	Neudek	Einhaltung der für die einzelnen Güterclassen bestehenden besonderen Tarifbestimmungen			12·1	10	2·1			
			Sonstige Wagenladungsgüter, mit Ausnahme jener des Specialtarifes 3 und Ausnahmetarifes V	Chodau transit	Neudek	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			16·9	12	4·9			
			Güter des Specialtarifes 3 und des Ausnahmetarifes V	Chodau transit	Neudek	Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 3 und Ausnahmetarifes V bestehenden Tarifbestimmungen			9·7	7·7	2			
			Kohle, mineralische, der Pos. K, 32 der Güterclassification des Tariftheiles I	Chodau transit	Neudek	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			12·1	10	2·1			
				Friedrichs- und Norberti-Zeche	Neudek (oder umgekehrt)				11·2	9·5	1·7			
			Schlacken aller Art der Pos. 8, 19 und 8, 36 der Güterclassification des Tariftheiles I	Neudek	Chodau transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens			9·7, bezw. 12·1	3	6·7, bezw. 9·1			

Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2672	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	A) der Classe A. B) der Pos. G—13, M 4 und 7, O 8 und 9, dann S 11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	der Schienenverbindung der I. Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf Wien Lagerhaus und Wien Praterquai Wien Donauquai-bahnhof Klein-Schwechat Oberlaa	Bei „Gütern der Classe A“ Einhaltung der hiefür massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen; bei „gebrauchten Säcken (Pos. S 11 des Tarif-Theiles I)“: Aufgabe in jeder Menge; bei den „übrigen Gütern der neben angeführten Tarifpositionen“: Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Es bestehen keine directen Frachtsätze	in Kreuzer ö. W. A) B) 7·5 7·5 — 3·5 4·0 2·5 — 5·0 8·5 6·5 10·5 8·5		Im Kartirungswege		In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr für die Ueberstellung von der Schienenverbindung der Wiener Walzmühle bis Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. vice versa, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen
				und umgekehrt										
2673	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13, Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie Oelsaaten der Pos. O—8 und 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	a) Wien Lagerhaus und Wien-Praterquai b) Wien Lagerhaus	Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit, und zwar: ad a) im Verkehre mit Stationen der K.F.N.B. ad b) im Verkehre mit Stationen, welche im Tarife für den Mähr.-Schles. Nachbarverkehr enthalten sind und vice versa	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Tarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, giltig vom 1. Mai 1894 (Ausnahmetarif Nr. XI)	4 Heller	2 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		

Ad a) Bei directer Abfertigung der Sendungen unter Anwendung der im Localgütertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, bis bezw. ab Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entfallenden Frachtsätze.

ad b) Bei Abfertigung der Sendungen im directen Verkehre mit der Station Wien-Lagerhaus auf Grund des Tarifes für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893 unter Anwendung der Verband-Frachtsätze für Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2674	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Ceresin mit der Bestimmung nach Paris Douane	Mährisch-Ostrau	Amanweiler transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direct nach Paris (Douane und Reuilly) oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		Francs Gold für 1000 kg: a) 77·85 b) 61·05		Im Kartirungswege		
					Novéant transit					a) 77·85 b) 61·05				
					Alt-Münsterol transit					a) 72·80 b) 56·—				
					Delle transit					a) 72·45 b) 55·65				
			mit der Bestimmung nach Paris Reuilly		Amanweiler transit					a) 77·25 b) 60·45				
					Novéant transit					a) 77·25 b) 60·45				
					Alt-Münsterol transit					a) 72·90 b) 56·10				
					Delle transit					a) 72·50 b) 55·70				
2675	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheilgten Eisenbahn-Verwaltungen	Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen	Schwarzbach-Stuben, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Givet	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1896	Localtarif		Francs Gold für 1000 kg: a) 57·70 b) 38·30		Im Kartirungswege		
					Paris (Douane und Reuilly)					a) 59·40 b) 40·20				
					Revigny Stationen der Französischen Ostbahn					a) 54·60 b) 35·40				

Portlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2676	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Cement (Portland-Cement)	a) Kiefersfelden b) Kufstein Stationen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Ausnahmetarif 41, enthalten im Theil II, Heft 1, vom 1. März 1892 für den Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Verschieden	Kreuzer ö. W. ad a) / ad b)		Im Kartirungswege		
					Böheimkirchen					47 / 48				
					Hütteldorf-H.					47 / 48				
					Kirchstetten					47 / 48				
					Kleinschwechat					48 / 49				
					Klosterneuburg-Weidling					48 / 49				
					Krems					48 / 49				
					Loosdorf					47 / 48				
					Neulengbach					47 / 48				
					Nussdorf					48 / 49				
					Penzing					47 / 48				
					Pottenbrunn					47 / 48				
					Pressbaum					47 / 48				
					Prinzersdorf					47 / 48				
					Purkersdorf					47 / 48				
					St. Andrä-Wördern					48 / 49				
					St. Pölten					47 / 48				
					Tulln					48 / 49				
					Weidlingau-Hadersdorf					47 / 48				
					Wien-Donauquaibahnhof					52 / 53				
					Wien K.E.B.					47 / 48				
					Wien K.F.J.B.					48 / 49				
					Wien-Lagerhaus					52 / 53				
					Wien-Praterquai					52 / 53				
				c) Wörgl d) Söll-Leukenthal Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen				Localgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896		ad c) / ad d)				
					Hütteldorf-H.					50 / 50				
					Kleinschwechat					50 / 50				
					Klosterneuburg-Weidling					52 / 52				
					Nussdorf					52 / 52				
					Penzing					50 / 50				
					Pressbaum					50 / 50				
					Purkersdorf					50 / 50				
					Weidlingau-Hadersdorf					50 / 50				
					Wien-Donauquaibahnhof					56 / 56				
					Wien K.E.B.					50 / 50				
					Wien K.F.J.B.					52 / 52				
					Wien-Lagerhaus					56 / 56				
					Wien-Praterquai					56 / 56				
2677	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rundholz der Pos. H—20, Punkt 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Russ.-Moldawitza	Molit	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	18 kr.	12 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		
2678	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Cement der Pos. C—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Podgórze-Bonarka	Zwardón transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 25	kr. 19	kr. 6	Im Kartirungswege		
					Orló transit				36	29	7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2679	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H-19 des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I	Suczawa transit	Landesgrenze bei Beskid	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Aufgabe hat mit directen, nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Betreffender directer Tarif	Antheile aus den directen Tarifen	Kreuzer 43	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absenderin lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind	
					Oswięcim					69				
2680	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Salz der Pos. S-5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Innsbruck	Imst mit der Bestimmung für den polit. Bezirk Reutte	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 30	16	14	Im Kartirungswege		
			Getreide der Pos. G-13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I						19		3			
			Cottone aus der Pos. B-5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch in Kisten verpackt	Imst für Sendungen aus dem polit. Bezirke Reutte	Wien I (K.E.B.)				152	109	43			
2681	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, feuerfeste; Backsteine, Backsteine aus feuerfestem Thon oder Chamotte, Pflastersteine, feuerfeste Steine, Pflaster-, Verblend-, Canal- und Kaminziegel; Thon in Säcken, Thon, gebrannt oder geröstet; Chamotte, Chamottesteine, Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Thonmehl und feuerfester Mörtel	Zliv oder umgekehrt	Gojau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen / das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarif	Kreuzer 26·8	16·2	10·6	Im Kartirungswege		
					Krumau				18·0	15·2	2·8			
					Schwarzbach-Stuben				41·2	21·4	19·8			
					Erzberg				51·6	44·6	7·0			
					Krumpenthal				49·8	42·8	7·0			
					Vordernberg				62·4	55·4	7·0			
					Winterberg				29·0	26·0	3·0			
					Wolin				21·0	19·0	2·0			
					Barau				14·0	12·0	2·0			
					Husinetz				18·0	16·0	2·0			
					Prachatitz				20·0	17·0	3·0			
					Postelberg-Priesen				47·0	40·0	7·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2682	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Canal- und Verblendziegel aus der Position Z-1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Žliv	Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 39	kr. 30	kr. 9	Im Kartirungswege		
				Žliv	Wien II (K.F.J.B.)				39	30	9			
				Třemoschna	Nussdorf				53	47	6			
				Třemoschna	Wien II (K.F.J.B.)				54	47	7			
			Ziegel aus feuerfestem Thon aus der Position Z-1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Třemoschna	Nussdorf transit	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen. Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen			53	40	13			Der zugestandene Frachtsatz findet nur auf Sendungen Anwendung, welche ausschliesslich via Nussdorf instradiren
2683	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Chromerze	Ristovač, Station der kgl. serbischen Staatseisenbahnen	Herzberg, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Halle a. S.	Bei Verfrachtung von mindestens 1500 Tonnen bis Ende December 1896 und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Tarif für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits vom 1. November 1893	Franken (Gold) 3·93	3·75	0·18	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse und der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1897 einzureichen sind	
						Bei Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			—	3·93	—	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2684	K. k. Genreal-Direction der österr. Staatsbahnen		Sämmtliche Artikel laut Waarenclassification des Tarif-Theiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr, giltig vom 1. Juli 1893	a) den Stationen der Strecken Bludenz—Bregenz und Feldkirch—Buchs, b) den Stationen der Strecke Lautrach (excl.)—St. Margarethen.	den Stationen der Strecken: Wien I (K.E.B.)—Nussdorf, Wien I (K.E.B.)—St. Valentin incl., Ebenfurth loco—Wittmannsdorf, Leobersdorf — Guttenstein, Leobersdorf — St. Pölten, Scheibmühl Schrambach — Kernhof, Pöchlarn—Kienberg-Gaming, Amstetten — Klein-Reifling, Budweis — St. Valentin — Selzthal excl., Hieflau—Eisenerz incl., St. Pölten—Tulln, Herzogenburg—Krems—Absdorf-Hippersdorf, Hadersdorf—Sigmundsherberg, Wien II (K.F.J.B.)—Zliv incl., Schwarzenau—Waidhofen a. d. Thaya, Budweis—Salnau, Gmünd—Prag (St.B.) excl., Budweis—Wessely a. d. L.—Ober-Cerekwe, Tabor—Iglau excl. (und umgekehrt)	Unter Einhaltung der reglementarischen und sonstigen Bestimmungen des Tarif-Theiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr, giltig vom 1. Juli 1893	Vom 1. Jänner 1896, längstens bis 31. Jänner 1896	Localgütertarif, giltig vom 1. Jänner 1896	Frachtsätze laut Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1896	ad a) Die im Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr (giltig vom 1. Juli 1893) im Verkehre mit der Station Lindau bestehenden **billigeren** Frachtsätze der Classen- und Ausnahmetarife; ad b) Die nach der Gebührenermittlung ad a) für Lautrach sich ergebenden Frachtsätze unter Hinzurechnung der ungekürzten Localfracht für die Strecken Lautrach—Hard-Fussach, Lautrach—Lustenau, bezw. Lautrach—St. Margarethen, ermittelt nach dem Localgütertarife, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1896.		Im Kartirungswege		
2685	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinzeugwaaren der Pos. 8—66 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Žliv	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1896	Localtarif	kr. 60	kr. 46	kr. 14	Im Kartirungswege		
				Žliv	Iglau Stadt, Iglau transit				43	33	10			
				Žliv	Sigmundsherberg				40	31	9			
				Hluboček	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf				83	64	19			
				Třemoschna	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf				85 / 83	65 / 64	20 / 19			
				Třemoschna	Iglau Stadt, Iglau transit				68	53	15			
				Třemoschna	Salzburg				89	69	20			
				Třemoschna	Leoben loco, Leoben transit				100 / 101	78	22 / 23			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2686	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	M e h l	a) Wien K. E. B. b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) Ó-Buda-ilatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen	der Schweiz (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margarethen transit, bezw. Lindau transit, ferner Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz), dann nach Stationen der Französischen Ostbahn	Einhaltung der in den genannten Tarifen enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif Theil III, Heft 1, vom 1. September 1893, bezw. Theil III, Heft 2 vom 1. September 1893. Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif Theil III, 1. Heft, vom 1. December 1893, bezw. Theil III, 2. Heft vom 1. October 1894	Verschieden	Verschieden	ad a) 22 Centimes, bezw. (im Verkehre mit Konstanz und Singen) 17 Markpfennig ad b) 13 Centimes, bezw (im Verkehre mit Konstanz und Singen) 10 Markpfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die einreichende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1897 vorzulegen sind	
2687	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Schlacken und Sinteln von Erzen der Pos. 8—19 und der Pos. 8—36 der Güterclassification des österr.-ung. Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Antonischacht	Mährisch-Ostrau, Ostrau-Montanbahn und Schönbrunn	Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes bezügliche Erklärung enthalten sein muss. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens und Beachtung der einschlägigen Tarifbestimmungen; ferner thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der königl. preussischen Staatsbahnen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	Kreuzer 65	Verschieden	Im Kartirungswege		Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so ist bahnämtliche Umladung in Wien Nordbahnhof vorbehalten; für die bei dieser Umladung infolge der natürlichen Beschaffenheit der Artikel entstehenden Gewichtsminderungen wird im Sinne des § 77 des Betriebsreglements eine Haftung nicht übernommen
				Judenburg						61				
				Unzmarkt						72				
				Zeltweg						61				
				Klein-Schwechat						35·3				
				Frankenmarkt						65				
				Garsten						58				
				Hainfeld						49				
				Kienberg-Gaming						53				
				Lilienfeld						49				
				Rottenmann						63				
				Salzburg						69				
				Scheibmühl						48				
				Schrambach						49				
				Steyr						57				
				Trieben						64				
				Weyer						56				
				Wilhelmsburg						47				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
2688	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 15 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und mit dem ab Oderberg anschliessenden Zuge der mitbetheiligten Verwaltungen	Wien Nordbahnhof via Oderberg	Teschen	Auflieferung der Zeitungspackete mit ordnungsgemäss ausgefertigten Eilfrachtbriefen unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse derart rechtzeitig, dass die Aufgabe und eventuell Verwiegung anstandslos erfolgen kann, mindestens jedoch 15 Minuten vor Abgang des bezeichneten Zuges und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893 und Localtarif der Kaschau-Oderberger-Eisenbahn vom 1. Jänner 1890	Besteht kein directer Frachtsatz	568 kr.		Im Kartirungswege		
2689	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Klotz- und Stammholz, unbearbeitet		Hradisch K.F.N.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1896	Localtarife, und zwar Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 und Localbahnen vom 1. Juni 1888	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Gr.-Glockersdorf					37·9	35·8	2·1			
				Jogsdorf					35·9	34·3	1·6			
				Odrau					33·9	32·8	1·1			
2690	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Eisenerze, rohe	Eisenerz	Stefanau	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	64·38 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende N.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
2691	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier	Saybusch-Zabłocie	Andrychau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1896 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localtarife, bezw. temporärer Anhang hiezu	21·9	17	4·9	Im Kartirungswege		
			Leer zurückgehende Biergebinde	Andrychau	Saybusch-Zabłocie	Auflieferung in jeder Menge			22·0	17	5·0			
2692	Böhmischen Nordbahn		Schotter	Neratovic*)	Aužic	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Localgütertarif	5·9 kr.	5·3 kr.	0·6 kr.	Im Kartirungswege		Lagerung über 4 Tage ausgeschlossen. *) Solange die Haltestelle Kojetic-Grossdorf offen ist, auch für diese giltig
2693	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Brennholz (in vollen Wagenladungen)	Josefsthal-Maxdorf	Tannwald transit	Aufrechthaltung der für Brennholz (in vollen Wagenladungen) giltigen allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1896	Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, giltig vom 1. Juli 1895	11·0 kr. ö. W.	10·0 kr. ö. W.	1·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Das Aufladen hat die Partei durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
2694	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Petroleum-Naphtha (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Pardubitz	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1896	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	142	41*)	101	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				135	36*)	99			
					Dresden-Elbkai				189	88	101			
2695	Oe.N.W.B.	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	**Ergänzung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 144 vom 12. December 1895, unter Pos. 2270, verlautbarten Kartirungs- und Refactiesätze zwischen Karlsthal, Freudenthal, Würbenthal, Olbersdorf und Römerstadt einerseits und Reichenberg transit für Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen östlich von Bautzen andererseits, finden auch im Verkehre mit **Alt-Warnsdorf** keine Anwendung.										

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.